

Chambre des Représentants		Kamer der Volksvertegenwoordigers	
Session de 1933-1934	N° 14		Zittingsjaar 1933-1934
	SEANCE du 14 novembre 1933	VERGADERING van 14 November 1933	

PROJET DE LOI PORTANT APPROBATION

- a) de la Convention Internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer signée à Londres le 31 mai 1929 et du Règlement y annexé;
- b) de la Convention Internationale sur les lignes de charge signée à Londres le 5 juillet 1930, du protocole final et des Règles pour la détermination des lignes de charge maxima des navires de commerce.

EXPOSE DES MOTIFS

MADAME, MESSIEURS,

La loi dont le projet fait suite à cet exposé doit permettre au gouvernement de déposer à Londres les instruments de ratification de la Convention Internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer — Londres, mai 1929 — et de la Convention Internationale sur les lignes de charge — Londres, juillet 1930.

Ces deux conventions poursuivent des buts connexes se rattachant à la sécurité des navires; il est donc opportun de proposer leur ratification simultanée par une loi unique.

Le bref exposé ci-dessous se rapporte à l'origine des conventions, aux obligations qu'elles imposent aux gouvernements et aux armements des pays signataires, ainsi qu'aux mesures que doit entraîner leur mise en application.

1° Convention Internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer.

Dès 1894, l'Angleterre se préoccupa de coordonner et de compléter les règlements épars destinés à assurer la sécurité des navires et de la navigation maritime, et le « Merchant Shipping Act 1894 » contient divers chapitres et articles à ce sujet.

Le « Merchant Shipping Act » de 1906 en rendant applicables aux navires étrangers visitant les ports britanniques les principales dispositions en vigueur dans le Royaume-

ONTWERP VAN WET HOUDENDE GOEDKEURING

- a) van het op 31 Mei 1929 te Londen onderteekeend Internationaal Verdrag voor de beveiliging van menschenlevens op zee en van het erbij behoorend Reglement;
- b) van het op 5 Juli 1930 te Londen onderteekeend Internationaal Verdrag betreffende de uitwatering van schepen, van het slotprotocol en van de Voorschriften voor de vaststelling van het minimum vrijboord der handelschepen.

MEMORIE VAN TOELICHTING

MEVROUW, MIJNE HEEREN,

Het ontwerp van wet dat tot deze Memorie aanleiding geeft, heeft ten doel aan de Regeering bevoegdheid te verleenen tot het neerleggen te Londen van de oorkonden tot bekrachtiging van het Internationaal Verdrag voor de beveiliging van menschenlevens op zee — Londen, Mei 1929 — en van het Internationaal Verdrag betreffende de uitwatering van schepen — Londen, Juli 1930.

Beide verdragen beoogen verwante doeleinden in verband met de veiligheid der schepen; hun gelijktijdige bekrachtiging bij een en dezelfde wet voor te stellen is dus gansch aangewezen.

De volgende korte uiteenzetting geeft een overzicht van het ontstaan der verdragen, van de verplichtingen die zij aan de Regeeringen en de reederijen der mede-onderteeke-nende landen opleggen, zoomede van de noodige maatregelen voor hun toepassing.

1° Internationaal Verdrag voor de beveiliging van menschenlevens op zee.

Reeds in 1894 wijdde Engeland zijn aandacht aan het coördonneeren en aanvullen van de verschillende reglementen tot verzekering van de veiligheid der schepen en der zeevaart, en in de « Merchant Shipping Act 1894 » komen verscheiden hoofdstukken en artikelen voor die daarop betrekking hebben.

Bij de « Merchant Shipping Act » van 1906 werden de voornaamste bepalingen betreffende de veiligheid der schepen, die in het Vereenigd Koninkrijk van kracht waren,

Uni quant à la sécurité des navires, fut le point de départ d'une série de mesures analogues dans d'autres pays.

Les enquêtes faites à la suite de la catastrophe du « Titanic », en avril 1912, où 1,490 existences humaines se perdirent, révélèrent que les moyens de sauvetage répartis à bord, conformément à ces lois et règlements, s'étaient trouvés lamentablement insuffisants et suscitèrent, dans l'opinion publique, l'idée de la nécessité de mesures de sécurité mieux étudiées et dont l'application offrirait des garanties plus efficaces aux personnes qui ont à voyager en mer.

La conférence qui se tint à Londres du 12 novembre 1913 au 20 janvier 1914 répondit à ce courant d'opinion; elle adopta la Convention Internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer, signée à Londres en janvier 1914 par les représentants de 13 nations, dont la Belgique.

Cette convention ne fut jamais ratifiée, mais suivant l'exemple donné par les autres pays maritimes, la Belgique institua sa propre loi sur la sécurité, promulguée le 25 août 1920, et dont le règlement d'application, faisant l'objet de l'arrêté royal du 8 novembre 1920, reprit la généralité des prescriptions de la convention.

Tout en mettant obstacle à la ratification de la convention, la guerre 1914-1918 fit ressortir la nécessité de certaines modifications et compléments, et c'est pour étudier ces amendements que fut réunie une nouvelle conférence internationale qui siégea à Londres, du 16 avril au 31 mai 1929, et à l'issue de laquelle fut signée, par les représentants de 18 Etats, dont la Belgique, la Convention Internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer — Londres 1929.

Celle-ci est accompagnée d'un règlement qui est reconnu comme ayant la même valeur; elle est divisée en chapitres ayant trait notamment à la construction, aux engins de sauvetage, à la radiotélégraphie, à la sécurité de la navigation et aux certificats dont les navires doivent être munis.

Elle implique l'obligation pour les gouvernements signataires ou adhérents (art. 1^{er}) :

a) D'édicter des règlements détaillés en conformité avec les principes généraux qu'elle énonce, ou à modifier leur réglementation existante de façon à la mettre en concordance avec les principes;

b) D'assurer l'application de ces règlements.

La loi belge du 25 août 1920 sur la sécurité des navires répond à ces obligations en stipulant dans son article 3 qu'un arrêté royal fixe les conditions dans lesquelles le navire doit se trouver pour être en état de sécurité et en énumérant les questions sur lesquelles doivent porter les prescriptions à édicter, parmi lesquelles on trouve les éléments envisagés par la convention.

Cette loi crée le service d'inspection maritime grâce

op de vreemde schepen die de Britsche havens aandeden toepasselijk gemaakt; dit was het vertrekpunt van een reeks dergelijke maatregelen in andere landen.

De onderzoeken naar aanleiding van de ramp van de « Titanic » in April 1912, waarbij 1490 menschenlevens verloren gingen, brachten aan het licht dat de overeenkomstig die wetten en reglementen aan boord verdeelde reddingsmiddelen jammerlijk ontoereikend gebleken waren en deden de openbare opinie vragen naar beter bestudeerde veiligheidsmaatregelen, waarvan de toepassing een doeltreffender waarborg zou bieden voor de personen die op zee moeten reizen.

De van 12 November 1913 tot 20 Januari 1914 te Londen gehouden Conferentie beantwoordde aan dien eisch der openbare opinie; zij hechtte haar goedkeuring aan het Internationaal Verdrag voor de beveiliging van menschenlevens op zee, in Januari 1914 te Londen ondertekend door de vertegenwoordigers van 13 landen, waaronder België.

Dit verdrag werd nooit bekrachtigd, doch België, naar het voorbeeld der andere zeevaardrijvende landen, voerde een eigen wet op de veiligheid in; deze wet werd afgekondigd op 25 Augustus 1920 en in haar reglement van toepassing, dat het voorwerp uitmaakt van het koninklijk besluit van 8 November 1920, zijn het meerendeel der bepalingen van het Verdrag opgenomen.

De oorlog 1914-1918 verhinderde de bekrachtiging van het Verdrag, doch deed de noodzakelijkheid van sommige wijzigingen en aanvullingen uitschijnen, en voor het bestudeeren van die amendementen werd een nieuwe internationale conferentie belegd, die van 16 April tot 31 Mei 1929 te Londen werd gehouden en bij de beëindiging waarvan door de vertegenwoordigers van 18 Staten, waaronder België, het Internationaal Verdrag voor de beveiliging van menschenlevens op zee — Londen 1929 — werd ondertekend.

Bij dit laatste Verdrag behoort een reglement, dat dezelfde kracht heeft; het Verdrag is onderverdeeld in hoofdstukken betreffende, inzonderheid, de constructie, de reddingsmiddelen, de radiotelegrafie, de veiligheid van de scheepvaart en de certificaten waarvan de schepen moeten voorzien zijn.

Volgens het Verdrag verbinden de verdragsluitende of toetredende Regeeringen zich (art. 1) :

a) Uitvoerige reglementen in overeenstemming met de gestelde algemeene beginselen uit te vaardigen of haar bestaande reglementen te wijzigen ten einde ze met die beginselen in overeenstemming te brengen;

b) Aan het toepassen van die reglementen de hand te houden.

De Belgische wet van 25 Augustus 1920 op de veiligheid der schepen voldoet aan die verplichtingen, door in artikel 3 te bepalen dat de voorwaarden waarin het schip moet verkeer en om in staat van veiligheid te zijn bij koninklijk besluit worden bepaald en door de zaken op te noemen waarover de uit te vaardigen voorschriften moeten handelen, onder welke zaken de in het Verdrag voorkomende punten worden aangetroffen.

Bij die wet is de Zeevaartsinspectie opgericht, die het

auquel il est possible d'assurer l'application des règlements; elle prévoit en outre la délivrance aux navires, qui satisfont aux prescriptions légales et réglementaires, d'un permis de navigation correspondant au certificat de sécurité prévu dans la Convention.

La ratification de la première des conventions qui fait l'objet du projet de loi, n'introduit donc aucun principe nouveau dans notre législation; elle nécessitera simplement une mise au point des règlements existants pour les rendre conformes.

Comparée avec le règlement belge actuellement en vigueur, la convention comporte en résumé pour les armateurs, les prescriptions nouvelles suivantes :

Pour les navires à passagers :

1° Un essai de stabilité pour établir les éléments de cette stabilité qui doivent être portés à la connaissance du personnel chargé d'utiliser le navire (art. 8);

2° En plus d'une place dans les embarcations de sauvetage pour chaque personne embarquée, des engins flottants pour 25 p. c. ou 10 p. c. des personnes présentes à bord, suivant qu'il s'agit de navires à passagers effectuant des voyages internationaux longs ou courts (art. 13);

3° Un éclairage de secours sur le pont des embarcations de sauvetage (art. 21);

4° L'installation à bord des navires à passagers de plus de 5,000 tonneaux de jauge brute d'un radiogoniomètre (art. 47);

Pour les navires marchands d'une certaine importance (au-dessus de 5,500 tonneaux de jauge brute) :

5° Des obligations nouvelles en ce qui concerne l'écoute du service radiotélégraphique, impliquant comme charge minima l'installation d'un appareil auto-alarme (art. 29).

Les installations n° 2, 3 et 4, obligatoires pour les navires réputés neufs, sont facultatives pour les navires existants dans une mesure laissée à l'appréciation de l'Administration, tout en observant autant que possible les principes généraux posés dans la convention.

2° Convention Internationale sur les lignes de charge.

Les marques indiquant sur le flanc des navires leur ligne de charge maximum constituent un des éléments essentiels de leur sécurité. Elles ont été imposées pour la première fois par une loi anglaise le « Merchant Shipping Act » de 1876, à la suite d'une campagne du député Plimsoll, d'où leur nom populaire de « Plimsoll-Marks ». Elles ont été ultérieurement rendues obligatoires par un grand nombre de gouvernements, notamment par le Gouvernement belge, en vertu de la loi du 25 août 1920 citée plus haut.

Mais les règles appliquées pour leur calcul n'étaient pas identiques dans tous les pays, non plus que les conditions

mogelijk maakt aan de toepassing van de reglementen de hand te houden; zij voorziet, daarenboven, de aflevering aan de schepen, die aan de wets- en reglements-bepalingen voldoen, van een bewijs van deugdelijkheid, dat overeenstemt met het in het Verdrag voorzien veiligheidscertificaat.

De bekrachtiging van het eerste der verdragen, die het voorwerp van het ontwerp van wet uitmaken, brengt dus geenerlei nieuw beginsel in onze wetgeving; zij zal enkel een bijwerking van de bestaande reglementen vergen, om deze in overeenstemming te brengen.

Vergeleken met het thans van kracht zijnde Belgisch reglement, bevat het Verdrag, in 't kort, voor de reeders de volgende nieuwe voorschriften :

Voor de passagiersschepen :

1° Een stabiliteitsproef voor het bepalen van de stabiliteitsgegevens die aan het gezagvoerend personeel moeten verstrekt worden (art. 8);

2° Buiten een plaats in de reddingsbooten voor elken opvarende, drijvende toestellen voor 25 t. h. of 10 t. h. van de opvarenden, naar gelang het passagiersschepen voor lange of korte internationale reizen geldt (art. 13);

3° Een noodverlichting op de dekken, waar de reddingsbooten zijn geplaatst (art. 21);

4° Plaatsing aan boord van passagiersschepen van meer dan 5,000 ton bruto-inhoud van een richtingzoeker (art. 47).

Voor vrachtschepen van een zekere grootte. (Meer dan 5,500 ton bruto-inhoud) :

5° Nieuwe verplichtingen in zake een radiotelegrafischen luisterdienst, met als minimumverplichting het plaatsen van een auto-alarmtoestel (art. 29).

De inrichtingen n° 2, 3 en 4, die verplichtend zijn voor de schepen die als nieuw worden beschouwd, zijn voor de bestaande schepen facultatief in een mate die aan de beoordeeling van het Beheer wordt overgelaten, met inachtneming, zooveel mogelijk, van de in het Verdrag gestelde algemeene beginselen.

2° Internationaal Verdrag betreffende de uitwatering van schepen.

De merken op de scheepsboorden tot aanwijzing van het minimum vrijboord zijn een der hoofdelementen van hun veiligheid.

Zij werden voor de eerste maal verplichtend gemaakt bij een Engelsche wet, de « Merchant Shipping Act » van 1876, ingevolge een campagne van volksvertegenwoordiger Plimsoll, van daar hun populaire naam van Plimsollmerken. Later werden zij door een groot aantal regeeringen verplichtend gemaakt, onder meer door de Belgische Regeering, krachtens voormelde wet van 25 Augustus 1920.

Doch niet in alle landen werden voor hun berekening dezelfde regelen toegepast, evenmin als dezelfde technische

techniques à remplir pour bénéficier des lignes de charge les plus avantageuses.

Ces divergences constituent un aléa dans la libre circulation des navires et l'existence même des règles et la surveillance exercée placent les navires des pays qui les ont adoptées dans une situation défavorable sur le marché des frets, vis-à-vis des marines marchandes des pays qui ne possèdent aucune réglementation à cet égard et où armateurs et capitaines, par esprit de lucre, chargent parfois leurs navires au mépris de la sécurité, risquant ainsi des pertes de vie humaine et d'un matériel important.

Dès 1913, le gouvernement britannique avait pris des mesures pour la préparation d'une conférence internationale sur les lignes de charges; cette conférence par suite de la guerre 1914-1918 et de circonstances diverses ne put être convoquée qu'au mois de mai 1930, après de longues et minutieuses enquêtes menées par le Board of Trade et au sujet desquelles deux rapports furent déposés respectivement en 1915 et en 1929.

Cette conférence à laquelle 30 pays furent représentés, dont la Belgique, aboutit à la signature de la Convention Internationale sur les lignes de charge du 5 juillet 1930 par laquelle les Etats contractants s'engagent à appliquer les dispositions de cette convention, à édicter tous règlements et à prendre toutes mesures propres à lui faire produire son plein et entier effet (art. 1^{er}).

Ces règlements et mesures existent en Belgique depuis la mise en vigueur de la loi du 25 août 1920 sur la sécurité des navires. Il ne reste qu'à faire une mise au point du règlement pour le rendre conforme à celui qui est annexé à la Convention.

Elle portera sur certains détails de construction, sur le franc-bord spécial à attribuer aux navires chargeant des bois en pontée et aux navires-citernes.

Ces derniers navires sont surtout appelés à tirer avantage de la convention qui leur accorde un franc-bord plus avantageux que les anciennes règles.

Suivant l'exemple d'autres pays, et sur les instances des armateurs belges qui désirent bénéficier au plus tôt de ces avantages, le gouvernement a pris dès le 14 septembre 1931 un arrêté royal se rattachant à la loi sur la sécurité des navires du 25 août 1920, et par lequel tout propriétaire de navire belge se trouve autorisé à demander pour son navire le franc-bord établi conformément au règlement annexé à la Convention internationale sur les lignes de charge signée à Londres le 5 juillet 1930.

Il est à remarquer que pour les navires existants, la convention confère aux armateurs la faculté de conserver le franc-bord attribué à leurs navires suivant les règles anciennes; cette faculté est cependant subordonnée à la visite du navire et à l'exécution d'améliorations qui seraient reconnues utiles et raisonnables, intéressant la fermeture efficace des écrouilles et des ouvertures dans les ponts et les murailles du navire, ainsi que la protection de l'équipage.

voorwaarden moesten vervuld worden om de voordeeligste uitwatering te genieten.

Deze verschillen vormen een onzekerheid voor het vrij verkeer der schepen; het bestaan van de regelen zelf, zoodat het uitgeoefend toezicht stellen de schepen van de landen die de regelen toepassen, op de vrachtenmarkt, in een ongunstige positie tegenover de koopvaardij-schepen van de landen die geenerlei reglementeering in deze bezitten en waar reeders en kapiteins, gedreven door winstbejag, hun schepen soms laden ten koste van de veiligheid, aldus het gevaar loopende menschenlevens en een belangrijk materieel te verliezen.

Reeds in 1913 trof de Britsche Regeering maatregelen voor de voorbereiding van een internationale conferentie over de uitwatering; die conferentie kon, wegens den oorlog 1914-1918 en uit hoofde van verschillende omstandigheden, slechts in de maand Mei 1930 worden gehouden, na lange en zorgvuldige onderzoeken door het Board of Trade, waarover twee verslagen onderscheidenlijk in 1915 en in 1929 werden neergelegd.

Bedoelde conferentie, waarop 30 landen, waaronder België, vertegenwoordigd waren, leidde tot de onderteekening van het Internationaal Verdrag betreffende de uitwatering van schepen, van 5 Juli 1930, waarbij de verdragssluitende partijen zich verbinden de bepalingen van dat Verdrag toe te passen, alle reglementen uit te vaardigen en alle andere maatregelen te treffen welke noodig zullen zijn om dat Verdrag geheele en volledige werking te doen hebben (art. 1).

Die reglementen en maatregelen bestaan in België sedert het in werking treden van de wet van 25 Augustus 1920 op de veiligheid der schepen. Het reglement moet alleen worden bijgewerkt om het in overeenstemming te brengen met dat welk bij het Verdrag behoort.

Die bijwerking betreft sommige constructiedetails, de bijzondere uitwatering voor schepen welke dekladingen hout vervoeren en voor tankschepen.

Deze laatste schepen bijzonder zullen voordeel trekken uit het Verdrag, daar dit hun een voordeelijker vrijboord toekent dan onder het regime der vroegere regelen het geval was.

Naar het voorbeeld van andere landen en op aandringen van de Belgische reeders, die deze voordeelen zoo spoedig mogelijk wenschen te genieten, heeft de Regeering reeds op 14 September 1931 een koninklijk besluit genomen tot toepassing van de wet op de veiligheid der schepen van 25 Augustus 1920 en volgens welk elk eigenaar van een Belgisch schip voor zijn schip het vrijboord kan vragen, vastgesteld overeenkomstig het reglement behoorend bij het op 5 Juli 1930 te Londen onderteekend Internationaal Verdrag betreffende de uitwatering van schepen.

Op te merken valt dat voor de bestaande schepen door het Verdrag aan de reeders het recht wordt toegekend het overeenkomstig de vroegere regelen aan hun schepen toegewezen vrijboord te behouden; dat recht kan echter enkel worden uitgeoefend na onderzoek van het schip en na uitvoering van nuttig en redelijk bevonden verbeteringen in zake doelmatige sluiting van de luiken, van de openingen in de dekken en de scheepsboorden, zoodat in zake bescherming van de bemanning.

En résumé, la ratification proposée de la Convention internationale sur les lignes de charge n'apporte dans la législation maritime belge aucun principe nouveau; pour les armateurs belges elle comporte l'avantage que leurs navires porteurs du certificat international de franc-bord délivré ou contresigné par l'autorité nationale compétente seront admis dans les ports des pays signataires ou adhérents sans avoir à y subir de visite approfondie intéressant le franc-bord. Quelques-uns se verront imposer des frais du chef de transformations à effectuer à certains de leurs navires, mais à défaut de ratification de la Convention par la Belgique, ils auraient à passer par les exigences des autorités étrangères sur ce point lorsque leurs navires visiteront les ports des pays signataires de la Convention ou y adhérant.

**

Les conventions prévoyaient la ratification, la première pour le 1^{er} juillet 1931, la seconde pour le 1^{er} juillet 1932, et, pour le cas où les ratifications de cinq pays signataires ne seraient pas acquises à ces dates respectives, il est stipulé que la mise en vigueur aurait lieu trois mois après le dépôt de la cinquième ratification.

Voici l'état actuel des choses :

a) *Convention pour la sauvegarde de la vie humaine en mer.*

Les pays suivants, signataires de la Convention, ont déposé leur ratification en temps voulu pour en permettre la mise en vigueur entre leurs gouvernements, à partir du 1^{er} janvier 1933 :

Allemagne, Canada, Danemark, Espagne, Finlande, France, Italie, Norvège, Pays-Bas, Royaume-Uni de Grande-Bretagne et Irlande du Nord, Suède.

Les pays suivants, non signataires de la Convention, ont notifié leur adhésion :

Brésil, Hongrie, Portugal, Ville libre de Dantzig.

b) *Convention Internationale sur les lignes de charge.*

Le 21 octobre 1932, le Gouvernement britannique a notifié au Gouvernement belge la ratification déposée le 1^{er} octobre par les pays suivants : Canada, Espagne, Finlande, France, Italie, Norvège, Nouvelle-Zélande, Portugal, Royaume-Uni de Grande-Bretagne et Irlande du Nord, Suède, Union des Républiques Soviétiques Socialistes; le Danemark, la Lettonie et les Pays-Bas avaient déposé leurs ratifications antérieurement.

-Kortom, de voorgestelde bekrachtiging van het Internationaal Verdrag betreffende de uitwatering van schepen brengt geenerlei nieuw beginsel in de Belgische wetgeving betreffende de zeevaart; voor de Belgische reeders biedt zij dit voordeel, dat hun schepen voorzien van het internationaal uitwateringscertificaat, afgeleverd of mede-ondertekend door de bevoegde nationale overheid, in de havens der landen, die het Verdrag hebben ondertekend of tot het Verdrag zijn toegetreden, zullen toegelaten worden zonder aldaar aan een grondig onderzoek onttrent het vrijboord te worden onderworpen. Enkele reeders zullen zich kosten moeten getroosten wegens veranderingen aan sommige hunner schepen, doch indien het Verdrag niet door België wordt bekrachtigd, zullen zij op dat punt aan de eischen van de vreemde overheden moeten voldoen wanneer hun schepen havens zullen aandoen van landen die het Verdrag hebben ondertekend of tot het Verdrag zijn toegetreden.

**

De Verdragen voorzagen de bekrachtiging, het eerste voor 1 Juli 1931, het tweede voor 1 Juli 1932, en, voor het geval dat de bekrachtiging van vijf verdragsluitende landen niet op die onderscheiden datums zou verkregen zijn, is bepaald dat zij zullen in werking treden drie maanden na de nederlegging van de vijfde bekrachtiging.

De toestand is thans als volgt :

a) *Verdrag voor de beveiliging van menschenlevens op zee.*

De volgende landen, die het Verdrag hebben ondertekend, hebben hun bekrachtiging te bekwaamertijd neergelegd voor de inwerkingtreding tusschen hun regeeringen van en met 1 Januari 1933 :

Canada, Denemarken, Duitschland, Finland, Frankrijk, Italië, Nederland, Noorwegen, Spanje, Vereenigd Koninkrijk van Groot-Brittannië en Noord-Ierland, Zweden.

De volgende landen, die het Verdrag niet hebben ondertekend, hebben hun toetreding ingezonden :

Brazilië, Hongarije, Portugal, Vrije Stad Dantzig.

b) *Internationaal Verdrag betreffende de uitwatering van schepen.*

Op 21 October 1932, heeft de Britsche Regeering aan de Belgische Regeering kennis gegeven van de op 1 October neergelegde bekrachtiging door de volgende landen : Canada, Finland, Frankrijk, Italië, Nieuw-Zeeland, Noorwegen, Portugal, Spanje, Unie der Socialistische Sovjetrepublieken, Vereenigd Koninkrijk van Groot-Brittannië en Noord-Ierland en Zweden; Denemarken, Letland en Nederland hadden hun bekrachtiging reeds vroeger nedergelegd.

La Hongrie et la Roumanie, d'autre part, qui n'ont pas signé la Convention, ont notifié leur adhésion à celle-ci.

Dans chacune des deux conventions il est stipulé que pour les pays déposant leur ratification dans la suite, l'entrée en vigueur prendra cours trois mois après ce dépôt.

Comme ces conventions impliquent pour les navires des différents pays certaines facilités lorsqu'ils visitent les ports des pays participants, en ce sens qu'en montrant leurs certificats de sécurité et de franc-bord non périmés, ils seront dispensés de certaines visites, il importe que la Belgique dépose ses ratifications dans le plus bref délai possible, et c'est pourquoi nous exprimons l'espoir que le projet de loi qui est soumis à vos délibérations soit voté sans délai.

Le Ministre des Affaires étrangères,

P. HYMANS.

Le Ministre des Transports,

P. FORTHOMME.

PROJET DE LOI

ALBERT,

Roi des Belges,

A tous présents et à venir, SALUT !

Sur la proposition de Nos Ministres des Affaires étrangères et des Transports,

NOUS AVONS ARRÊTÉ ET ARRÊTONS :

Notre Ministre des Affaires étrangères est chargé de présenter en Notre nom, aux Chambres Législatives, le projet de loi dont la teneur suit :

ARTICLE UNIQUE

Sortiront leurs pleins et entiers effets :

a) La Convention Internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer signée à Londres, le 31 mai 1929, et le règlement y annexé;

Hongarije en Roemenië, anderzijds, die het Verdrag niet hebben ondertekend, zijn toegetreden.

In elk van beide Verdragen is bepaald dat, voor de landen die hun bekrachtiging later nederleggen, de inwerking-treding drie maanden na die nederlegging aanvang zal nemen.

Daar die Verdragen aan de schepen van de verschillende landen zekere faciliteiten verleen en bij hun bezoek aan de havens van de aangesloten landen, in dien zin dat zij door het vertoonen van hun niet vervallen veiligheids- en uitwateringscertificaten van bepaalde onderzoeken vrijgesteld zullen zijn, is het van belang dat België zijn bekrachtigingen zoo spoedig mogelijk nederlegt; om die redenen drukken wij de hoop uit dat het aan uw beraadslagingen onderworpen ontwerp van wet onverwijld zal aangenomen worden.

De Minister van Buitenlandsche Zaken,

P. HYMANS.

De Minister van Verkeerswezen,

P. FORTHOMME.

WETSONTWERP

ALBERT,

Koning der Belgen,

Aan allen, tegenwoordigen en toekomstenden, HEIL !

Op voorstel van Onze Ministers van Buitenlandsche Zaken en van Verkeerswezen,

WIJ HEBBEN BESLOTEN EN WIJ BESLUITEN :

Onze Minister van Buitenlandsche Zaken is er mee belast in Onzen naam bij de Wetgevende Kamers het ontwerp van wet in te dienen dat luidt als volgt :

EENIG ARTIKEL

Hebben geheele en volledige uitwerking :

a) Het op 31 Mei 1929 te Londen ondertekend Internationaal Verdrag voor de beveiliging van menschenlevens op zee met erbij behoorend Reglement;

b) La Convention Internationale sur les lignes de charge signée à Londres, le 5 juillet 1930, le protocole final et les règles pour la détermination des lignes de charge maxima des navires de commerce.

Donné à Bruxelles, le 23 octobre 1933.

ALBERT.

PAR LE ROI :

Le Ministre des Affaires étrangères,

P. HYMANS.

Le Ministre des Transports,

P. FORTHOMME.

b) Het op 5 Juli 1930 te London onderteekeud Internationaal Verdrag betreffende de uitwatering van schepen, het slotprotocol en de Voorschriften voor de vaststelling van het minimum vrijboord der handelsschepen.

Gegeven te Brussel, op 23 October 1933.

ALBERT.

VAN 'S KONINGS WEGE :

De Minister van Buitenlandsche Zaken,

P. HYMANS.

De Minister van Verkeerswezen,

P. FORTHOMME.

Chambre des Représentants		Kamer der Volksvertegenwoordigers
Session de 1933-1934	(Annexe) N. 14 (Bijlage)	Zittijd 1933-1934

**A. — CONVENTION INTERNATIONALE
POUR LA SAUVEGARDE DE LA VIE HUMAINE EN MER.**

PREAMBULE.

Les Gouvernements de l'Allemagne, du Commonwealth d'Australie, de la Belgique, du Canada, du Danemark, de l'Espagne, de l'Etat Libre d'Irlande, des Etats-Unis d'Amerique, de la Finlande, de la France, du Royaume-Uni de la Grande Bretagne et d'Irlande du Nord, de l'Inde, de l'Italie, du Japon, de la Norvège, des Pays-Bas, de la Suède, de l'Union des Républiques Soviétiques Socialistes, étant désireux d'établir d'un commun accord des principes et des règlements 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.

Ont désigné les plénipotentiaires suivants :

Le Gouvernement de l'Allemagne :

M. le Docteur Friedrich Sthamer, Ambassadeur extraordinaire et plénipotentiaire de l'Allemagne à Londres.

M. Gustav Koenigs, Ministerialdirigent au Reichsverkehrsministerium, Geheimer Regierungsrat, Berlin.

M. Arthur Werner, Oberregierungsrat au Reichsverkehrsministerium, Geheimer Justizrat, Berlin.

M. Walter Laas, Professeur, Directeur de la Société de Classification « Germanischer Lloyd », Berlin.

M. le Docteur Otto Riess, Directeur en retraite du Reichsschiffsvermessungsamt, Geheimer Regierungsrat, Neubrandenburg.

M. Hermann Giess, Ministerialrat au Reichspostministerium, Berlin.

M. le Vice-Amiral Hugo Dominik, Président de la « Deutsche Seewarte », Hamburg.

Le Gouvernement du Commonwealth d'Australie :

M. le Capitaine de vaisseau Henry James Feakes, Royal Australian Navy, Attaché Naval du Commonwealth à Londres.

M. le Capitaine de corvette en retraite Thomas Free, Royal Naval Reserve.

M. le Capitaine de vaisseau J. K. Davis, Directeur de la Navigation.

Le Gouvernement de la Belgique :

M. le Baron de Gerlache de Gomery, Directeur Général à l'Administration de la Marine.

M. Gustave De Winne, Ingénieur en chef, Directeur de Service à l'Administration de la Marine.

M. Georges Goor, Conseiller nautique à l'Administration de la Marine.

Le Gouvernement du Canada :

M. Alexander Johnston, Sous-Ministre de la Marine.

M. Lucien Pacaud, Secrétaire de Haut Commissariat à Londres.

Le Gouvernement du Danemark :

M. Emil Krogh, Chef de Bureau au Ministère de l'Industrie, du Commerce et de la Navigation.

M. V. Topsøe-Jensen, Juge à la Cour Suprême.

M. le Capitaine V. Lorck, Directeur de la Navigation.

M. J. A. Körbing, Directeur à la Compagnie d'armement « Det Forenede Dampskibsselskab ».

M. Aage H. Larsen, Ingénieur-Constructeur au Ministère de l'Industrie, du Commerce et de la Navigation.

M. Arnold Poulsen, Ingénieur au Ministère de l'Industrie, du Commerce et de la Navigation.

Le Gouvernement de l'Espagne :

M. le Contre-Amiral Don Francisco Javier de Salas y Gonzalez, Chef de la Commission Navale en Europe.

Le Gouvernement de l'Etat Libre d'Irlande :

M. J. W. Dulanty, Commissaire pour le Commerce de l'Etat Libre d'Irlande en Grande Bretagne.

M. E. C. Foster, Inspecteur en Chef au Service Maritime, Ministère de l'Industrie et du Commerce.

**A. — INTERNATIONAAL VERDRAG VOOR DE BEVEILIGING
VAN MENSCHENLEVEN OP ZEE.**

INLEIDING.

De Regeeringen van Duitschland, het Gemeenebest van Australië, België, Canada, Denemarken, Spanje, de Iersche Vrijstaat, de Vereenigde Staten van Amerika, Finland, Frankrijk, het Vereenigd Koninkrijk van Groot-Britannië en Noord-Ierland ((Britsch) Indië, Italië, Japan, Noorwegen, Nederland, Zweden en de Unie der Socialistische Soviet Republieken, het wenschelijk achtend de beveiliging van menschenlevens op zee te bevorderen door in gemeen overleg te dien einde eenschuidende beginselen en voorschriften vast te stellen;

Van oordeel, dat dit doel het best bereikt wordt door het sluiten van een Verdrag;

Hebben tot hunne Gevolmachtigden benoemd, te weten :

De Regeering van Duitschland :

Den heer Dr. Friedrich Sthamer, Buitengewoon en Gevolmachtigd Ambassadeur van het Duitsche Rijk te Londen.

Den heer Gustav Koenigs, « Ministerialdirigent » aan het Rijksministerie van Verkeerswezen, « Geheimer Regierungsrat » te Berlijn.

Den heer Arthur Werner, « Oberregierungsrat » aan het Rijksministerie van Verkeerswezen, « Geheimer Justizrat » te Berlijn.

Den heer Walter Laas, Hoogleraar, Directeur van het klassificatiebureau « Germanischer Lloyd » te Berlijn.

Den heer Dr. Otto Riess, Oud-directeur van het Rijksbureau voor de Scheepsmeting, « Geheimer Regierungsrat » te Neubrandenburg.

Den heer Hermann Giess, « Ministerialrat » aan het Rijksministerie der Posterijen te Berlijn.

Vice-Admiraal Hugo Dominik, Voorzitter van de « Deutsche Seewarte » te Hamburg.

De Regeering van het Gemeenebest van Australië :

Kapitein ter Zee Henry James Feakes, Koninklijke Australische Marine, Marine-attaché van het Gemeenebest te Londen.

« Lieutenant-commander » Thomas Free, Koninklijke Marine-Reserve (b. d.).

Kapitein ter Zee J. K. Davis, Directeur van Scheepvaart.

De Regeering van België :

Baron de Gerlache de Gomery, Directeur-Generaal van het Bestuur van het Zeewezen.

Den heer Gustave De Winne, Hoofdingenieur, Districthoofd van de Zeevaartinspectie.

Den heer Georges Goor, Scheepvaartkundig adviseur bij het Bestuur van het Zeewezen.

De Regeering van Canada :

Den heer Alexander Johnston, Onder-minister van Marine.

Den heer Lucien Pacaud, Secretaris ten bureele van den Canadeeschen Hoogen Commissaris te Londen.

De Regeering van Denemarken :

Den heer Emil Krogh, Hoofdamtenaar aan de Afdeeling Scheepvaart van het Ministerie van Nijverheid, Handel en Scheepvaart.

Den heer V. Topsøe-Jensen, Raadsheer in het Hof van Beroep.

Kapitein ter Zee V. Lorck, Hoofdingenieur voor kapiteins en suurlieden.

Den heer J. A. Körbing, Technisch Directeur van de Vereenigde Sionivaart Maatschappij te Kopenhagen.

Den heer Aage H. Larsen, Hoofdingenieur aan het Ministerie van Nijverheid, Handel en Scheepvaart.

Den heer Arnold Poulsen, Ingenieur aan het Ministerie van Nijverheid, Handel en Scheepvaart.

De Regeering van Spanje :

Schout bij Nacht Don Francisco Javier de Salas y Gonzalez, Chef van de Marinecommissie in Europa.

De Regeering van den Ierschen Vrijstaat :

Den heer J. W. Dulanty, Commissaris voor den handel van den Ierschen Vrijstaat in Groot-Britannië.

Den heer E. C. Foster, Hoofdingenieur bij de Scheepvaart Afdeeling, Departement van Industrie en Handel.

Le Gouvernement des Etats-Unis d'Amérique :

L'Honorable M. Wallace H. White, Junior, Membre du Congrès, Président de la Commission de la Marine Marchande et des Pêches.
M. Arthur J. Tyrer, Commissaire pour la Navigation, Département du Commerce.

M. Charles M. Barnes, Chef de la Direction des Traités, Département d'Etat.

M. le Contre-Amiral George H. Rock, Corps des Constructions Navales, Chef adjoint du Service de la Construction et des Réparations, Département de la Marine.

M. le Capitaine de Vaisseau Clarence S. Kempff, United States Navy, Hydrographe, Département de la Marine.

M. Dickerson N. Hoover, Inspecteur Général Contrôleur du Service d'Inspection des Navires à Vapeur du Département du Commerce.

M. William D. Terrell, Chef de Service de la Radioélectricité, Département du Commerce.

M. le Contre-Amiral en retraite John G. Tawresey, Corps des Constructions Navales, United States Shipping Board.

M. Herbert B. Walker, Président de l'Association Américaine des Armateurs de Navires à Vapeur.

M. Henry G. Smith, Président du Conseil National Américain des Constructeurs de Navires.

M. le Capitaine Charles A. Mc Allister, Président du American Bureau of Shipping.

Le Gouvernement de la Finlande :

M. le Baron Gustaf Wrede, Président du Shipping Board.

M. le Capitaine Väinö Bergman, Inspecteur de la Navigation.

M. le Consul Karl Kurten, Directeur de l'Association Finlandaise des Armateurs.

Le Gouvernement de la France :

M. Rio, sénateur, Ancien Ministre.

M. l'Ingénieur en Chef de la Marine Haarblicher, Directeur des Services de la Flotte de Commerce et du Matériel Naval, Ministère des Travaux Publics.

M. l'Ingénieur Principal de la Marine Marie, Direction des Services de la Flotte de Commerce et du Matériel Naval.

M. le Capitaine de Vaisseau Thouroude, Attaché Naval à l'Ambassade de France à Londres.

Le Gouvernement du Royaume-Uni de Grande Bretagne et d'Irlande du Nord :

M. le Vice-Amiral Sir Herbert W. Richmond, Royal Navy.

Sir Westcott Abell, Professeur de Construction Navale, Armstrong College, Newcastle-on-Tyne.

M. A. L. Ayre, Vice-Président de la Fédération des Constructeurs de Navires.

M. le Capitaine F. W. Bate, Conseiller Nautique, Mercantile Marine Department, Board of Trade.

M. C. H. Boyd, Mercantile Marine Department, Board of Trade.

Sir William C. Currie, Président de la Chamber of Shipping of the United Kingdom.

M. A. J. Daniel, Principal Ship Surveyor, Board of Trade.

Sir Norman Hill, Président du Merchant Shipping Advisory Committee.

Sir Charles Hipwood, Principal Assistant Secretary, Mercantile Marine Department, Board of Trade.

M. le capitaine A. R. H. Morrell, Trinity House.

Le Gouvernement de l'Inde :

Sir Geoffrey L. Corbett, Département de Commerce, Gouvernement de l'Inde.

M. le Capitaine E. V. Whish, Officier de Port, Bombay.

M. M. A. Master, Directeur Général de la Scindia Steam Navigation Company.

Le Gouvernement de l'Italie :

M. le Lieutenant Général de Port G. Inganni, Directeur Général de la Marine Marchande.

M. le Vice-Amiral A. Alessio, Chef de l'Inspection Technique de la Marine Marchande.

Count D. Rogeri di Villanova, Conseiller de Légation à l'Ambassade à Londres.

M. le Docteur T. C. Giannini, Conseiller d'Emigration.

M. le Major Général de Port F. Marena, Vice-Inspecteur des Capitaineries de Port.

M. l'Ingénieur-Général E. Ferretti, Chef du Bureau Technique du Registre Naval et Aéronautique Italien.

M. G. Gneme, Chef de Service aux Télégraphes, Direction Générale des Pôtes et des Télégraphes.

M. le Capitaine de Frégate L. Biancheri, Royal Italian Navy.

De Regeering van de Vereenigde Staten van Amerika :

The Honourable Wallace H. White junior, Lid van het Congres, Voorzitter van de Commissie voor de Handelsmarine en de Visscherij;

Den heer Arthur J. Tyrer, Commissaris voor de Scheepvaart, Departement van Handel.

Den heer Charles M. Barnes, Chef van de Afdeling Verdragen, Departement van Staat.

Schout bij Nacht George H. Rock, « Construction Corps », Onder-Chief van het Bureau van Aanbouw en Herstellingen, Departement van Marine.

Kapitein ter Zee Clarence S. Kempff, Hydrograaf aan het Departement van Marine.

Den heer Dickerson N. Hoover, Inspecteur-Generaal van den dienst belast met de inspectie der stoomschepen, Departement van Handel;

Den heer William D. Terrell, Chef van de Radio-afdeeling, Departement van Handel.

Den Schout bij Nacht John G. Tawresey (b. d.) « Construction Corps », Scheepvaart Departement der V. S.

Den heer Herbert B. Walker, Voorzitter van de Amerikaansche Vereniging van Reeders van stoomschepen.

Den heer Henry G. Smith, Voorzitter van den Nationalen Raad van Amerikaansche Scheepsbouwmeesters.

Kapitein Charles A. McAllister, Voorzitter van het « American Bureau of Shipping ».

De Regeering van Finland :

Baron Gustaf Wrede, Voorzitter van het Scheepvaart Departement.

Kapitein Väinö Bergman, Inspecteur van de Scheepvaart.

Consul Karl Kurten, Directeur van de Finsche Reedersvereniging.

De Regeering van Frankrijk :

Den heer Rio, Senator en oud-Minister.

Den heer Hoofdingenieur der Marine Haarblicher, Directeur van den Dienst van de Handelsvloot, Ministerie van Openbare Werken.

Den heer Eerstaanwezend Ingenieur der Marine Marie, Directie van de Handelsvloot.

Kapitein ter Zee Thouroude, Marine-attaché aan de Fransche Ambassade te Londen.

De Regeering van het Vereenigd Koninkrijk van Groot-Britannië en Noord-Ierland :

Vice-Admiraal Sir Herbert Richmond, Koninklijke Marine.

Sir Westcott Abell, Hoogleraar in de Scheepsbouwkunde, Armstrong College te Newcastle-on-Tyne.

Den heer A. L. Ayre, Onder-voorzitter van den Bond van Scheepsbouwmeester.

Kapitein F. W. Bate, Beroeps-officier, Afdeling voor de Handelsmarine van den « Board of Trade ».

Den heer C. H. Boyd, van de Afdeling voor de Handelsmarine van den « Board of Trade ».

Sir William H. Currie, Voorzitter van de Kamer van Scheepvaart van het Vereenigd Koninkrijk.

Den heer A. J. Daniel, Hoofdinspecteur voor de Scheepvaart bij den « Board of Trade ».

Sir Norman Hill, Voorzitter van de Commissie van Advies voor de Handelsmarine.

Sir Charles Hipwood, « Principal Assistant Secretary », Afdeling voor de Handelsmarine bij den « Board of Trade ».

Kapitein A. R. H. Morrell, Trinity House.

De Regeering van (Britsch) Indië :

Sir Geoffrey L. Corbett, Departement van Handel, Gouvernement van Indië.

Kapitein E. V. Whish, Havenofficier te Bombay.

Den heer M. A. Master, Directeur-Generaal van de « Scindia Steam Navigation Company ».

De Regeering van Italië :

Luitenant-Generaal der havens G. Inganni, Directeur-Generaal van de Handelsmarine.

Vice-Admiraal A. Alessio, Chef van de Technische Inspectie der Handelsmarine.

Graaf D. Rogeri di Villanova, Legatieraad aan de Italiaansche Ambassade te Londen.

Den heer Dr. T. C. Giannini, Adviseur voor de Emigratie.

Generaal-Majoor der havens F. Marena, Onderinspecteur der Havendiensten.

Ingenieur-Generaal S. Ferretti, Hoofd van het Technisch Bureau van het Italiaansche Scheeps- en Aeronautisch Register.

Den heer G. Gneme, Hoofd van den Dienst der Telegrafie bij de Algemeene Directie van de Posterijen en Telegrafie.

« Commander » L. Biancheri, van de Koninklijke Italiaansche Marine.

Le Gouvernement du Japon :

M. Yukio Yamamoto, Inspecteur Général au Bureau de la Marine Marchande, Expert au Département des Communications.

M. le Capitaine de Vaisseau Shichihei Ota, Imperial Japanese Navy.

M. Itaro Ishii, Secrétaire d'Ambassade de première classe.

Le Gouvernement de la Norvège :

M. B. Vogt, Envoyé Extraordinaire et Ministre Plénipotentiaire à Londres.

M. L. T. Hansen, Directeur du Département de la Marine, Ministère du Commerce et de la Navigation.

M. J. Schönheyder, Contrôleur en chef de la Ship and Engineer Division, Ministère du Commerce et de la Navigation.

M. Arth. H. Mathiesen, Vice-Président de l'Association Norvégienne des Armateurs.

M. le Capitaine N. Marstrander, Président du Bureau de l'Association Norvégienne des Capitaines de Navire.

M. A. Birkeland, Directeur de l'Union Norvégienne des Marins et des Chauffeurs.

Le Gouvernement des Pays-Bas :

M. le Vice-Amiral C. Fock, Inspecteur Général de la Navigation.
M. C. H. de Goeje, ex Inspecteur Général de la Navigation, Indes Néerlandaises.

M. A. van Driel, Conseiller de Construction Navale, Service de l'Inspection Maritime.

M. J. A. Bland van den Berg, Inspecteur de la Radiotélégraphie Côtière et Maritime.

M. Phs. van Ommeren, Junior, Président de la Phs. van Ommeren, Ltd.

M. H. G. J. Uilkens, ex Commodore de la Netherland Steamship Company.

Le Gouvernement de la Suède :

M. le Baron Palmstierna, Envoyé Extraordinaire et Ministre Plénipotentiaire à Londres.

M. Nils Gustaf Nilsson, Chef de Section à l'Administration Centrale du Commerce.

M. le Capitaine Erik Axel Fredrik Eggert, Expert pour les Affaires Maritimes de l'Administration Centrale du Travail et de la Prévoyance Sociale.

Le Gouvernement de l'Union des Républiques Soviétistes socialistes :

M. Jan Lvovitch Arens, Conseiller de l'Ambassade de l'U. R. S. S. à Paris.

M. le Capitaine Karl Pavlovitch Eggi, Commandant du Brise-glace « Lenin », Soviet Merchant Fleet (Sovtorgflot).

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

CHAPITRE I^{er}. — PRÉLIMINAIRES.Article 1^{er}.

Les Gouvernements contractants s'engagent à appliquer les dispositions de la présente Convention, en vue d'encourager la sauvegarde de la vie humaine en mer, à édicter tous règlements et à prendre toutes autres mesures propres à lui faire produire son plein et entier effet.

Les dispositions de la présente Convention sont complétées par un Règlement contenu dans l'annexe I qui a la même valeur et entre en vigueur en même temps que la présente Convention. Toute référence à la présente Convention implique référence simultanée au Règlement y annexé.

Article 2.

Applications et définitions.

1. Les dispositions de la présente Convention s'appliquent dans les conditions suivantes aux navires appartenant à un pays dont le Gouvernement est un Gouvernement contractant et aux navires appartenant aux contrées auxquelles la présente Convention s'applique en vertu de l'Article 62 :

Chapitre II. — (Construction) : Aux navires à passagers (à propulsion mécanique) lorsqu'ils effectuent des voyages internationaux.

De Regeering van Japan :

Den heer Yukio Yamamoto, Inspecteur-Generaal van het Bureau voor de Handelsmarine, Deskundige van het Departement van Verkeer.

Kapitein ter Zee Shieshihei O'a, van de Keizerlijke Japanse Marine.

Den heer Itaro Ishii, Legatiesecretaris der eerste klasse.

De Regeering van Noorwegen :

Den heer B. Vogt, Noorsch Gezant te Londen.

Den heer L. T. Hansen, Directeur van de Afdeeling Scheepvaart aan het Ministerie van Handel en Scheepvaart.

Den heer J. Schönheyder, Hoofdinspecteur van den Scheeps- en Werktuigkundigen Dienst aan het Ministerie van Handel en Scheepvaart.

Den heer Arth. H. Mathiesen, Ondervoorzitter van de Noorsche Reedersvereniging.

Kapitein N. Marstrander, Voorzitter van de Noorsche Vereeniging van Scheepskapiteins.

Den heer A. Birkeland, Directeur van den Noorschen Bond van Zeelieden en Stokers.

De Regeering van Nederland :

Vice-Admiraal C. Fock, Hoofdinspecteur voor de Scheepvaart.

Den heer C. H. de Goeje, Oud-Hoofdinspecteur van Scheepvaart in Nederlandsch-Indië.

Den heer A. van Driel, Scheepsbouwkundig Adviseur bij de Scheepvaartinspectie.

Den heer J. A. Bland van den Berg, Inspecteur van de Kust- en Scheepsradiotelegrafie.

Den heer Phs. van Ommeren Jr., President-Commissaris van Phs. van Ommeren's Scheepvaartbedrijf.

Kapitein H. G. J. Uilkens, Oud-Gezagvoerder van de Stoomvaartmaatschappij « Nederland ».

De Regeering van Zweden :

Baron Palmstierna, Zweedsch Gezant te Londen.

Den heer Nils Gustav Nilsson, adjunct-onder-secretaris aan het Departement van Handel.

Kapitein Erik Axel Fredrik Eggert, Deskundige voor Scheepvaartzaken aan het Departement van Arbeid en Sociale Voorzorg.

De Regeering van de Unie van Socialistische Soviet Republieken :

Den heer Jan Lvovitch Arens, Legatieraad aan de Soviet Ambassade te Parijs.

Kapitein Karl Pavlovitch Eggi, Commandant van den Ijsbreker *Lenin* van de Soviet Handelsvloot (Sovtorgflot).

Die, nadat zij elkander hunne volmachten hebben overgelegd en deze in goeden en behoorlijken vorm hebben bevonden, tot overeenstemming zijn gekomen betreffende het navolgende :

HOOFDSTUK I. — INLEIDING.

Artikel 1.

De Verdragsluitende Regeeringen verbinden zich, ten einde de beveiliging van menschenlevens op zee te bevorderen, de bepalingen van dit Verdrag toe te passen, alle reglementen uit te vaardigen en alle andere maatregelen te nemen, welke noodzakelijk zullen zijn om dit Verdrag zijne geheele en volledige werking te doen hebben.

De bepalingen in dit Verdrag worden aangevuld door een Reglement, vervat in Bijlage I, dat dezelfde waarde heeft en op hetzelfde oogenblik in werking treedt als dit Verdrag. Elk beroep op het Verdrag sluit een gelijktijdig beroep op het bij het Verdrag gevoegd Reglement in zich.

Artikel 2.

Toepassing en omschrijving.

1. De bepalingen van dit Verdrag zijn onder de navolgende voorwaarden van toepassing op schepen, thuishoorende in een Staat, waarvan de Regeering eene Verdragsluitende Regeering is en op schepen thuishoorende in gebieden, waarop dit Verdrag ingevolge artikel 62 van toepassing is en wel als volgt :

Hoofdstuk II. (Constructie) op mechanisch voortbewogen passagiersschepen op internationale reizen.

Chapitre III. — (*Engins de Sauvetage*) : Aux navires à passagers (à propulsion mécanique) lorsqu'ils effectuent des voyages internationaux.

Chapitre IV. — (*Radiotélégraphie*) : A tous les navires qui effectuent des voyages internationaux, à l'exception des navires de charge de moins de 1,600 tonneaux de jauge brute.

Chapitre V. — (*Sécurité de la Navigation*) : A tous les navires quel que soit le genre de voyages.

Chapitre VI. — (*Certificats*) : A tous les navires auxquels s'appliquent les chapitres II, III et IV.

2. 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.

3. Dans la présente Convention, à moins d'indications expresses contraires :

a) Un navire est considéré comme appartenant à un pays lorsqu'il est immatriculé dans un port de ce pays;

b) L'expression « Administration » désigne le Gouvernement du pays où le navire est immatriculé;

c) Un voyage international est un voyage entre un pays auquel la présente Convention s'applique et un port situé en dehors de ce pays, ou inversement; toute colonie, territoire d'outre-mer, protectorat ou territoire placé sous suzeraineté ou mandat est considéré à cet égard comme un pays distinct.

d) Un navire est considéré comme un navire à passager s'il transporte plus de 12 passagers;

e) L'expression « Règles » désigne les Règles contenues dans l'Annexe I.

4. La présente Convention, à moins d'indication expresse contraire, ne s'applique pas aux navires de guerre.

Article 3.

Cas de force majeure.

S'il n'est pas soumis, au moment de son départ pour un voyage quelconque, aux prescriptions de la présente Convention, aucun navire ne doit être astreint à ces prescriptions à raison d'un déroutement quelconque au cours de son voyage, si ce déroutement est occasionné par le mauvais temps ou par toute autre cause de force majeure.

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 au navire d'une prescription quelconque de la présente Convention.

CHAPITRE II. — CONSTRUCTION.

Article 4.

Navires auxquels s'applique ce Chapitre.

1. Le présent Chapitre s'applique, sauf dans les cas où il en est autrement disposé, aux navires à passagers neufs, affectés à des voyages internationaux.

2. Un navire à passagers neuf est un navire dont la quille a été posée le 1^{er} juillet 1931 ou postérieurement ou 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.

3. Toute Administration d'un pays peut, si elle juge que la route suivie et les conditions du voyage sont de nature à ne rendre l'application des prescriptions du présent Chapitre ni raisonnable, ni nécessaire, dispenser de ces prescriptions des navires ou des catégories de navires, appartenant à ce pays, qui, au cours de leur voyage, ne s'éloignent pas de plus de 20 milles marins de la terre la plus proche.

4. Dans le cas où un navire à passagers ne s'éloigne pas, au cours de son voyage, de plus de 200 milles marins de la terre la plus proche, l'Administration à laquelle appartient le navire peut accorder des atténuations aux prescriptions des Règles IX, X, XV et XIX si la preuve peut être faite à la satisfaction de l'Administration que l'application de ces prescriptions n'est ni raisonnable ni pratiquement réalisable.

Hoofdstuk III. — (*Reddingmiddelen*) op mechanisch voortbewogen passagiersschepen op internationale reizen.

Hoofdstuk IV. — (*Radiotelegrafie*) op alle schepen, welke voor internationale reizen worden gebezigd met uitzondering van vrachtschepen van minder dan 1,600 ton bruto inhoud.

Hoofdstuk V. — (*Veiligheid van de Scheepvaart*) op alle schepen, op alle reizen.

Hoofdstuk VI. — (*Certificaten*) op alle schepen, waarop de hoofdstukken II, III en IV van toepassing zijn.

2. De soorten van schepen, waarop elk hoofdstuk meer bepaaldelijk van toepassing is, en de mate van toepasselijkheid worden in elk hoofdstuk omschreven.

3. Behalve in de gevallen, waarin dit Verdrag anders bepaalt :

a) Wordt een schip beschouwd als thuishoorende in een Staat, indien het in een haven van dien Staat thuishoort;

b) Wordt met de uitdrukking « Administratie » bedoeld de Regeering van den Staat, waar het schip thuishoort;

c) Wordt onder eene internationale reis verstaan eene reis tusschen een haven van een Staat, waarop dit Verdrag van toepassing is, en een haven, gelegen buiten dien Staat; worden in dit verband als afzonderlijke Staten beschouwd alle koloniën, overzeesche gewesten, protectoraten of gebieden onder suzeriniteit of mandaatgebieden;

d) Is een schip een passagiersschip, indien het meer dan 12 passagiers vervoert;

e) Wordt met de uitdrukking « Voorschriften » bedoeld de Voorschriften, voorkomende in Bijlage I.

4. Dit Verdrag is, tenzij uitdrukkelijk anders is bepaald, niet van toepassing op oorlogsschepen.

Artikel 3.

Gevalen van overmacht.

Indien op het oogenblik van het vertrek voor eenige reis, eenig schip niet onderworpen is aan bepalingen van dit Verdrag, zal het wegens afwijkingen van de voorgenomen reis tengevolge van slecht weer of tengevolge van eenig ander geval van overmacht niet aan deze voorschriften mogen worden onderworpen.

Bij de beoordeeling van de vraag of voorschriften van dit Verdrag al dan niet op een schip van toepassing zijn, zal met personen, die zich tengevolge van overmacht aan boord van een schip bevinden of die tengevolge van de verplichting van den kapitein, om hetzij schipbreukelingen, hetzij andere personen over te voeren, zich daar aan boord bevinden, geen rekening worden gehouden.

HOOFDSTUK II. — CONSTRUCTIE.

Artikel 4.

Toepassing.

1. Tenzij dit uitdrukkelijk anders is bepaald, is dit Hoofdstuk van toepassing op schepen, welke voor internationale reizen worden gebezigd.

2. Een nieuw passagiersschip, is een schip, waarvan de kiel is gelegd op of na den 1^{er} Juli 1931, of een schip, hetwelk op of na dien datum voor passagiersvervoer is ingericht. Alle overige passagiersschepen worden als bestaande passagiersschepen aangemerkt.

3. Elke Administratie mag, indien zij van oordeel is, dat de route en de omstandigheden, waaronder de reis plaats heeft, zoodanig zijn, dat de toepassing van de bepalingen van dit Hoofdstuk onredelijk of niet noodzakelijk zou zijn, bepaalde schepen of klassen van schepen, welke in het eigen land thuishooren en zich gedurende de reis niet verder dan 20 zeemijlen van het meest nabijgelegen land verwijderen van de bepalingen van dit Hoofdstuk vrijstellen.

4. Wanneer een schip gedurende de reis zich niet verder dan 200 zeemijlen van het meest nabijgelegen land verwijderd, mag de Administratie van den Staat, waar het schip thuishoort, verzachting toestaan van die bepalingen in de Voorschriften IX, X, XV en XIX, waarvan ten genoegen van de Administratie bewezen is, dat zij noch redelijk, noch uitvoerbaar zijn.

5. Dans le cas de navires à passagers 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 seront déterminées par l'Administration du pays auquel il appartient, de manière à obtenir une sécurité plus grande sur les points où cela sera pratiquement réalisable et raisonnable.

6. Dans le cas de navires à passagers effectuant des voyages internationaux, qui sont utilisés à des transports spéciaux d'un grand nombre de passagers sans installation de couchettes, comme par exemple, le transport de pèlerins, toute Administration d'un pays 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 :

a) On doit appliquer dans la plus large mesure compatible avec les circonstances du trafic, les prescriptions relatives à la construction.

b) 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 au transport de ces passagers.

7. Le présent Chapitre ne s'applique pas aux navires dépourvus de propulsion mécanique, ni aux navires en bois de construction primitive tels que dhows, jonques, etc.

Article 5.

Compartimentage étanche des Navires.

1. Les navires doivent être compartimentés aussi efficacement que possible, en égard à la nature du service auquel ils sont destinés. Les prescriptions relatives au compartimentage sont fixées par les Articles et par les Règles qui suivent.

2. Le degré de compartimentage assuré par l'application de ces Règles varie avec la longueur du navire et le service auquel il est destiné, de telle manière que le degré de compartimentage le plus élevé corresponde aux plus longs navires essentiellement affectés au transport des passagers.

3. Les Règles I à V indiquent la méthode à suivre pour déterminer le degré de compartimentage applicable à un navire.

4. Pour que le degré de compartimentage requis soit respecté, une ligne de charge, correspondant au tirant d'eau qui aura été approuvé comme répondant au compartimentage, sera assignée au navire et marquée sur le bordé extérieur. S'il existe sur le navire des espaces spécialement disposés pour servir à volonté, soit d'emmenagements pour passagers, soit de locaux à marchandises, on pourra, à la demande de l'armateur, lui assigner et tracer sur le bordé extérieur, une ou plusieurs lignes de charge additionnelles, correspondant aux divers tirants d'eau de compartimentage que l'Administration jugera répondre aux différentes conditions de service. Le franc-bord correspondant à chacune de ces lignes de charge et les conditions de service pour lesquelles il est accepté seront indiqués d'une façon précise sur le certificat de sécurité. Les lignes de charge de compartimentage doivent être marquées et inscrites suivant la méthode prescrite par la Règle VII.

Article 6.

Cloisons des Extrémités, Cloisons de la Tranche des Machines, Tunnels des Lignes d'arbres, etc.

Il doit exister dans tous les navires des cloisons étanches aux extrémités avant et arrière et aux extrémités de la tranche des machines et dans les navires à hélice il doit y avoir des tunnels étanches pour les lignes d'arbres, ou un compartimentage équivalent, le tout conformément aux prescriptions de la Règle VI.

Article 7.

Construction, Epreuves, etc.

Les Règles VIII à XIII incluses et les Règles XV à XXI incluses contiennent les prescriptions relatives :

a) A la construction et aux épreuves des cloisons de compartimentage, doublefonds, ponts étanches, panneaux de descente, conduits de ventilation, cloisons d'incendie, etc.;

5. Voor bestaande passagiersschepen, welke voor internationale reizen worden gebezigd en welke nog niet voldoen aan de bepalingen van dit hoofdstuk, nieuwe schepen betreffende, zal de inrichting van elk schip door de Administratie van den Staat, waar het schip thuishoort, nagegaan worden met het oog op verbeteringen ter verhooging van de veiligheid, waarvan het aanbrengen praktisch mogelijk en redelijk is.

6. Eene Administratie kan, voor het geval dat werktuiglijk voortbewogen passagiersschepen, welke gebezigd worden voor internationale reizen, gebruikt worden voor het bijzondere vervoer van groote aantallen passagiers, waarvoor geen vaste slaappleatsen aanwezig zijn, zooals bijvoorbeeld bij het pelgrimvervoer, en indien zij overtuigd is, dat het praktisch onuitvoerbaar is, de voorschriften van dit hoofdstuk dwingend toe te passen, zulke schepen, mits zij in haar land thuishooren, van deze voorschriften vrijstellen op de navolgende voorwaarden :

a) Dat, voorzover de omstandigheden van dit vervoer het veroorlooven, met de voorschriften betreffende de constructie rekening zal worden gehouden.

b) Dat stappen zullen worden gedaan om algemeene voorschriften te formuleeren, welke op de bijzondere omstandigheden van dit vervoer van toepassing zijn. Dergelijke voorschriften zullen worden vastgesteld, of op houten schepen van primitieven bouw als inlandsche vaartuigen, jonken, enz.

7. Dit hoofdstuk is niet van toepassing op schepen, welke niet werktuiglijk worden voortgestuwd, of op houten schepen van primitieven bouw als inlandsche vaartuigen, jonken, enz.

Artikel 5.

Waterdichte indeeling der schepen.

1. De schepen moeten eene waterdichte indeeling hebben, gelet op den aard van den dienst, waarvoor zij bestemd zijn, welke zoo doeltreffend mogelijk is. De bepalingen betreffende de waterdichte indeeling worden in de volgende artikelen en in de Voorschriften van het Reglement aangegeven.

2. De waterdichte indeeling, welke door toepassing van deze bepalingen wordt bereikt, verandert met de lengte van het schip en met den dienst, waarvoor het is bestemd, en wel op zoodanige wijze, dat de hoogste graad van waterdichte indeeling wordt aangetroffen op de grootste schepen, welke hoofdzakelijk bestemd zijn voor het vervoer van passagiers.

3. De Voorschriften I tot en met V geven de methode aan, welke moet worden gevolgd om de graad van waterdichte indeeling vast te stellen, welke voor een bepaald schip moet worden toegepast.

4. Ten einde te bevorderen, dat de vereischte graad van waterdichte indeeling gehandhaafd blijft, zal eene lastlijn, overeenkomend met den diepgang, goedgekeurd als behoorende bij deze waterdichte indeeling, worden vastgesteld en de merken daarvoor op de zijden van het schip worden geplaatst. Indien een schip bepaalde ruimten heeft, welke in het bijzonder zijn ingericht om nu eens voor de huisvesting van passagiers, dan weder voor het bergen van lading te worden gebruikt, is het, indien de reeders zulks wenschen, geoorloofd, ééne of meer extra lastlijnen te bepalen en merken daarvoor te plaatsen, welke lastlijnen overeen moeten komen met de diepgangen, welke door de Administratie vóór de verschillende gebruikstoestanden zullen worden goedgekeurd, als behorend bij de waterdichte indeeling. De uitwatering, welke overeenkomt met elke in verband met de schottenindeeling goedgekeurde lastlijn en de gebruikstoestanden, waarvoor zij is goedgekeurd, zullen duidelijk op het Veiligheids-Certificaat worden aangegeven. Het plaatsen van bovengenoemde merken en het inschrijven op de certificaten zal geschieden op de wijze als in Voorschrift VII is bepaald.

Artikel 6.

Piekschotten en schotten, welke het voor de voortstuwing bestemde gedeelte begrenzen. Astunnels, enz.

Alle schepen zullen overeenkomstig de bepalingen van Voorschrift VI voorzien zijn van waterdichte schotten bij de voor- en de achterpiek en aan de einden van het voor de voortstuwing bestemde gedeelte en in schroefschepen van waterdichte astunnels dan wel van eene gelijkwaardige waterdichte indeeling.

Artikel 7.

Constructie, keuring, enz.

De Voorschriften VIII tot en met XIII en XV tot en met XXI geven bepalingen nopens :

a) De constructie en het beproeven van waterdichte schotten, dubbele bodems, waterdichte dekken, laadschachten, ventilatieschachten, brandwerende schotten, enz.;

b) Aux ouvertures dans les cloisons, dans la muraille des navires et dans le pont exposé à la mer, le type des moyens de fermeture qui doit être employé pour les clore et l'emploi qui doit en être fait;

c) Aux épreuves, aux inspections périodiques et aux manœuvres périodiques des moyens de fermeture des ouvertures dans les cloisons étanches et dans la muraille du navire;

d) Aux moyens de sortie des compartiments étanches;

e) Aux dispositifs de pompage, et

f) A la puissance disponible pour la marche arrière et à l'appareil à gouverner auxiliaire.

Article 8.

Essai de Stabilité.

Sur tout navire à passagers neuf, il sera fait, à son achèvement, un essai de stabilité et on déterminera les éléments de cette stabilité. Le personnel chargé d'utiliser le navire recevra, à ce sujet, tous les renseignements qui peuvent lui servir pour le manœuvrer convenablement.

Article 9.

Mentions au Journal de bord.

Mention doit être faite au journal de bord de la fermeture et de l'ouverture des portes étanches, etc., ainsi que de tous les exercices et inspections, dans la mesure spécifiée à la Règle XIV.

Article 10.

Inspections initiales et subséquentes des Navires.

Les principes généraux qui doivent régir l'inspection des navires neufs ou existants en ce qui concerne la coque, les chaudières et machines principales et auxiliaires, et l'équipement, sont établis par la Règle XXII. Chaque Gouvernement contractant s'engage :

1) A édicter des règlements détaillés en conformité de ces principes généraux, ou à modifier sa réglementation existante de façon à la mettre d'accord avec ses principes;

2) A assurer l'application de ces règlements.

D'une façon générale, les règlements de détail visés au paragraphe précédent doivent être établis de manière qu'au point de vue de la sauvegarde de la vie humaine, le navire soit approprié au service auquel il est destiné.

CHAPITRE III. — ENGIN DE SAUVETAGE, etc.

Article 11.

Définitions.

Dans ce chapitre :

a) L'expression « navire neuf » désigne un navire dont la quille a été posée le 1^{er} juillet 1931 ou après cette date; tous les autres navires sont qualifiés « navires existants »;

b) L'expression « voyage international court » désigne un voyage international au cours duquel le navire ne s'éloigne pas de plus de 200 milles de la terre la plus proche;

c) L'expression « engin flottant » désigne les sièges de pont flottants, chaises de pont flottantes ou tout autre engin flottant à l'exception des embarcations, brassières de sauvetage et bouées de sauvetage.

Article 12.

Application.

1. Le présent Chapitre s'applique, sauf dans les cas où il en est autrement disposé, aux navires à passagers neufs à propulsion mécanique effectuant des voyages internationaux.

2. Des prescriptions spéciales sont énoncées dans les Articles 13, 14, 19 et 25 pour les navires à passagers neufs effectuant des voyages internationaux courts.

3. Toute Administration d'un pays peut, si elle juge que la route suivie et les conditions du voyage sont de nature à ne rendre l'application de la totalité des prescriptions du présent Chapitre ni raisonnable ni nécessaire, dispenser de ces prescriptions dans la mesure correspondant 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) De voorwaarden, waaraan openingen in schotten, in het scheepsboord, en in het dek, hetwelk tegen weer en wind bestand moet zijn, moeten voldoen; het type van de hulpmiddelen, welke aanwezig behooren te zijn voor het sluiten van deze openingen, en de wijze waarop zij moeten worden toegepast;

c) Het beproeven, de periodieke inspecties en het bewegen van de middelen tot het afsluiten van openingen in schotten en in het scheepsboord;

d) De uitgangen uit waterdichte afdeelingen;

e) De pompinrichtingen, en

f) Het vermogen om achteruit te varen en de hulpstuurinrichtingen.

Artikel 8.

Stabiliteitsproef.

Elk nieuw passagiersschip moet na voltooiing aan eene hellingproef worden onderworpen en de stabiliteitsgegevens moeten worden bepaald. Aan het gezagvoerend personeel moeten alle gegevens worden verstrekt, welke noodig zijn om eene doelmatige behandeling van het schip te verzekeren.

Artikel 9.

In het scheepsdagboek te houden aantekeningen.

Zooals in Voorschrift XIV is bepaald zal in het scheepsdagboek aantekening betreffende het sluiten en openen van waterdichte deuren, enz., en van inspecties en oefeningen moeten worden gehouden.

Artikel 10.

Eerste en volgende inspecties van schepen.

De algemeene grondbeginselen, welke leiding moeten geven bij de inspectie van nieuwe of bestaande schepen, voorzover romp, hoofd- en hulpketels, werktuigen en uitrusting betreft, zijn vastgesteld in Voorschrift XXII.

Elke Verdragsluitende Regeering verbindt zich :

1. Volgens de algemeene grondbeginselen uitgewerkte voorschriften samen te stellen of hare bestaande voorschriften met deze grondbeginselen in overeenstemming te brengen;

2. Te zorgen, dat deze voorschriften worden nageleefd.

De uitgewerkte voorschriften, waarvan in het voorafgaande lid sprake is, zullen in elk opzicht zoodanig zijn, dat zij, gezien uit een oogpunt van beveiliging van menschenlevens, bij naleving verzekeren, dat het schip geschikt is voor den dienst, waarvoor het bestemd is.

HOOFDSTUK III. — REDDINGSMIDDELEN, ENZ.

Artikel 11.

Omschrijving.

In den zin van dit hoofdstuk beteekent :

a) De uitdrukking « nieuw schip », een schip, waarvan de kiel is gelegd op of na 1 Juli 1931. Alle overige schepen worden als bestaande schepen aangemerkt;

b) De uitdrukking « korte internationale reis », eene internationale reis, gedurende welke een schip zich niet verder dan 200 zeemijlen van het meest nabijgelegen land verwijderd;

c) De uitdrukking « drijvende toestellen », drijvende dekbanken, drijvende dekstoelen of elk ander drijvend toestel, behalve booten, reddingsboeien en zwemvesten.

Artikel 12.

Toepassing.

1. Tenzij uitdrukkelijk anders is bepaald, is dit hoofdstuk van toepassing op nieuwe werktuiglijk voortbewogen passagiersschepen, welke voor internationale reizen worden gebezigd.

2. Ten aanzien van nieuwe passagiersschepen, welke voor korte internationale reizen worden gebezigd, zijn in de artikelen 13, 14, 19 en 25 bijzondere bepalingen gegeven.

3. Elke Administratie mag, indien zij van oordeel is dat de route en de omstandigheden, waaronder de reis plaats heeft, zoodanig zijn, dat de toepassing van de volledige bepalingen van dit hoofdstuk onredelijk of niet noodzakelijk zou zijn, voor zoover het in dit verband passend wordt geoordeeld, bepaalde schepen of klassen van schepen tot het eigen land behoorend, en welke zich gedurende de reis niet verder dan 20 zeemijlen van het meest nabijgelegen land verwijderen, van de bepalingen van dit hoofdstuk vrijstellen.

4. Dans le cas de navires à passagers existant à propulsion mécanique effectuant des voyages internationaux et ne satisfaisant pas, actuellement, aux prescriptions du présent Chapitre relatives aux navires à passagers neufs, les mesures à prendre pour chaque navire doivent être déterminées par l'Administration du pays auquel il appartient, de manière à obtenir, autant que cela sera pratiquement possible et raisonnable, l'application, au plus tard pour le 1^{er} juillet 1931, des principes généraux posés dans l'Article 13, et une application convenable des autres prescriptions du présent Chapitre.

5. Pour les navires à passagers à propulsion mécanique effectuant des voyages internationaux, 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 ces navires des prescriptions en question, sous les conditions suivantes :

- a) 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.
- b) Toutes ces embarcations et tous ces engins de sauvetage doivent être rapidement disponibles dans le sens de l'Article 13.
- c) Il doit y avoir une brassière de sauvetage pour chaque personne présente à bord.
- d) 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.

Article 13.

Embarcations de Sauvetage et Engins flottants.

Les principes généraux qui régissent l'armement en embarcations 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 et qu'ils doivent être adéquats.

1. Pour être promptement disponibles, les embarcations de sauvetage et engins flottants doivent remplir les conditions suivantes :

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

2. Pour être adéquat, l'armement du navire en embarcations de sauvetage et engins flottants doit réaliser les conditions suivantes :

- a) Sous réserve des prescriptions de l'alinéa b) du présent paragraphe, il doit y avoir dans les embarcations une place pour chaque personne présente à bord, et, en outre, des engins flottants pour 25 pour cent des personnes présentes à bord.
- b) Dans le cas de navires à passagers effectuant des voyages internationaux courts, des embarcations doivent être installées de façon à satisfaire aux prescriptions insérées au tableau qui figure à la Règle XXXIX; en outre, il doit y avoir des engins flottants en quantité telle que l'ensemble des embarcations et des engins flottants puisse recevoir le total des personnes présentes à bord, ainsi qu'il est dit à la Règle XXXVIII. Enfin, il doit y avoir, en plus, des engins flottants pour 10 pour cent des personnes présentes à bord.
- c) Sur aucun navire à passagers, il ne peut être exigé plus d'embarcations qu'il n'est nécessaire pour recevoir toutes les personnes présentes à bord.

Article 14.

Conditions pour que les Engins de Sauvetage soient promptement disponibles et adéquats.

Afin de réaliser les principes établis à l'Article 13 pour que les engins de sauvetage soient promptement disponibles et adéquats, ceux-ci doivent satisfaire aux prescriptions des Règles XXXVII, XXXVIII et XXXIX.

4. Voor bestaande werktuiglijk voortbewogen passagiersschepen, welke voor internationale reizen worden gebezigd, en welke nog niet voldoen aan de bepalingen van dit hoofdstuk betreffende nieuwe passagiersschepen, zullen door de Administratie van den Staat, waarin de schepen thuishooren, voor elk schip maatregelen worden genomen ten einde te verzekeren, dat, voor zoover dit praktisch mogelijk en redelijk is, niet later dan 1 Juli 1931, wordt voldaan aan de algemeene voorwaarden, gesteld in artikel 13 en dat tevens de andere voorschriften van dit hoofdstuk behoorlijk worden toegepast.

5. Eene Administratie kan, voor het geval dat werktuiglijk voortbewogen passagiersschepen, welke gebezigd worden voor internationale reizen, gebruikt worden voor het bijzondere vervoer van groote aantallen passagiers, waarvoor geen vaste slaappleatsen aanwezig zijn, zooals bij voorbeeld bij het pelgrimvervoer, en indien zij overtuigd is, dat het praktisch onuitvoerbaar is de voorschriften van dit hoofdstuk dwingend toe te passen, zulke schepen, mits zij in haar land thuishooren, van deze voorschriften vrijstellen op de navolgende voorwaarden :

- a) Dat voor zoover de omstandigheden van dit vervoer het veroorlooven, de bepalingen betreffende reddingbooten en andere reddingmiddelen en maatregelen tegen brandgevaar, zoo volledig mogelijk zullen worden toegepast;
 - b) Dat de in lid a) genoemde booten en toestellen dadelijk in den zin van artikel 13 beschikbaar zullen zijn;
 - c) Dat voor een ieder aan boord een zwemvest aanwezig zal zijn;
 - d) Dat stappen zullen worden gedaan om algemeene voorschriften te formuleeren, welke op de bijzondere omstandigheden van dit vervoer van toepassing zijn.
- Deze voorschriften zullen worden vastgesteld in overleg met de andere Verdragsluitende Regeeringen, indien deze er althans zijn, die rechtstreeks belang hebben bij het vervoer van dergelijke passagiers.

Artikel 13.

Reddingbooten en drijvende toestellen.

De algemeene beginselen, welke de voorziening met reddingbooten en drijvende toestellen van een schip, waarop dit hoofdstuk van toepassing is, beheerschen, zijn, dat zij doelmatig en in geval van nood dadelijk beschikbaar zullen zijn.

1. De reddingbooten en drijvende toestellen moeten, om dadelijk beschikbaar te zijn, aan de volgende voorwaarden voldoen :

- a) Zij moeten zoodanig zijn geplaatst, dat zij, ook onder ongunstige omstandigheden van slagzij en stuur- of koplust, in den kortst mogelijken tijd, veilig te water kunnen worden gebracht;
- b) Het moet mogelijk zijn de passagiers snel en in goede orde daarin te doen plaats nemen;
- c) De plaatsing van elke boot of van elk drijvend toestel moet zoodanig zijn, dat zij de behandeling van andere booten en toestellen niet bemoeilijkt.

2. Ten einde doelmatig te zijn zal de voorziening met reddingbooten en drijvende toestellen aan de volgende voorwaarden moeten voldoen :

- a) Met inachtneming van de bepalingen sub b) van dit lid zal er in de booten voor alle opvarende plaats moeten zijn en bovendien zullen er drijvende toestellen moeten zijn voor 25 p. c. van de opvarenden;
- b) Op passagiersschepen, welke voor korte internationale reizen worden gebezigd, zullen booten aanwezig moeten zijn in overeenstemming met hetgeen in de tabel in Voorschrift XXXIX is aangegeven en tevens zullen drijvende toestellen aanwezig moeten zijn met dien verstande, dat de booten en de drijvende toestellen te zamen plaats bieden voor alle opvarenden, zooals in Voorschrift XXXVIII is aangegeven. Bovendien zullen er drijvende toestellen moeten zijn voor 10 p. c. van de opvarenden;
- c) Op elk passagiersschip zullen niet meer booten geëischt kunnen worden dan benodigd om aan alle opvarenden plaats te bieden.

Artikel 14.

Dadelijke beschikbaarheid en doelmatigheid.

De inrichting, bestemd om de in artikel 13 genoemde beginselen van dadelijke beschikbaarheid en doelmatigheid te verzekeren, moet aan de bepalingen van de Voorschriften XXXVII, XXXVIII en XXXIX voldoen.

Article 15.

Types réglementaires d'Embarcations, Radeaux de Sauvetage. Engins flottants.

Toutes les embarcations de sauvetage, les radeaux de sauvetage et les engins flottants doivent satisfaire aux conditions fixées par la présente Convention, ainsi que par les Règles XXIV à XXIX inclus.

Article 16.

Construction des Embarcations.

Toutes les embarcations 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.

Chaque embarcation doit présenter une solidité suffisante pour pouvoir sans danger être mise à l'eau avec son plein chargement en personnes et en armement.

Article 17.

Accès des Passagers aux Embarcations.

Des dispositions convenables doivent être prises pour permettre l'accès des passagers, d'un pont d'embarquement, dans les embarcations. Il doit y avoir en outre une échelle convenable à chaque paire de bossoirs.

Article 18.

Capacité des Embarcations et Radeaux de Sauvetage.

Le nombre de personnes qu'une embarcation d'un des types réglementaires ou un radeau de sauvetage approuvé ou un engin flottant peut recevoir et les conditions auxquelles un radeau de sauvetage ou un engin flottant peut être approuvé, sont déterminés conformément aux prescriptions des Règles XXX à XXXV inclus.

Article 19.

Armement des embarcations et radeaux de sauvetage.

La Règle XXXVI fixe l'armement des embarcations et des radeaux de sauvetage.

Article 20.

Brassières de Sauvetage et Bouées de Sauvetage.

1. Tous les navires auxquels s'applique le présent chapitre 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.

2. Tous ces navires doivent également avoir des bouées de sauvetage d'un type approuvé comme ci-dessus, et dont le nombre est fixé par la Règle XL.

3. Une brassière de sauvetage ou une bouée de sauvetage ne peut être approuvée par une administration, si elle ne satisfait aux prescriptions de la Règle XL applicables aux brassières de sauvetage ou aux bouées de sauvetage suivant le cas.

4. Dans le présent article, l'expression « brassière de sauvetage » s'étend à tout dispositif capable de s'appliquer au corps et ayant la flottabilité d'une brassière de sauvetage réglementaire.

Article 21.

Circulation des Personnes. Eclairage de Secours.

1. Des dispositions appropriées doivent être prises pour l'entrée et pour la sortie des différents compartiments, entreponts, etc.

2. Un éclairage électrique ou autre, suffisant pour satisfaire à toutes les exigences de la sécurité, doit être prévu dans les diverses parties du navire et particulièrement sur les ponts où se trouvent les embarcations de sauvetage. Sur les navires où le pont des embarcations est à plus de 9 mètres 15 (30 pieds) de la flottaison correspondant au tirant d'eau minimum à la mer, des dispositions doivent être prises pour éclairer les embarcations, depuis le navire et le long du bord, pendant la manœuvre de mise à l'eau et immédiatement après cette manœuvre. Il doit exister une source autonome capable d'alimenter, le cas échéant, les appareils de cet éclairage de sécurité et placée dans les régions supérieures du navire, au-dessus du pont de cloisonnement.

3. La sortie de chaque compartiment occupé par les passagers ou l'équipage doit être éclairée en permanence par un fanal de secours. Ces fanaux de secours doivent pouvoir être alimentés par la source autonome visée au précédent paragraphe, en cas d'arrêt de la source normale d'éclairage du navire.

Artikel 15.

Vastgestelde typen van booten. Reddingvloten. Drijvende toestellen.

Alle reddingbooten, reddingvloten en drijvende toestellen moeten voldoen aan de voorwaarden in dit Verdrag en in de Voorschriften XXIV tot XXIX vastgesteld.

Artikel 16.

Constructie van booten.

Alle booten moeten behoorlijk gebouwd zijn; zij moeten van zodanigen vorm en afmetingen zijn, dat zij in zeegang eene ruime mate van stabiliteit bezitten en bij volle bezetting en volledige uitrusting voldoende vrijboord hebben. Elke boot moet voldoende sterk zijn om zonder gevaar met volle bezetting en volledige uitrusting te water te kunnen worden gebracht.

Artikel 17.

Inschepen der passagiers in de booten.

Voor de inscheping der passagiers in de booten op het inschepingsdek zullen doelmatige voorzieningen worden getroffen. Bij elk stiel davits zal tevens eene doelmatige touwladder ten gebruike gereed moeten zijn.

Artikel 18.

Draagvermogen van booten en reddingvloten.

Het aantal personen, waarvoor een boot van eene der voorgeschreven typen of een goedgekeurd reddingvlot of drijvend toestel plaats biedt en de voorwaarden, waaronder reddingvloten en drijvende toestellen kunnen worden goedgekeurd, moeten worden bepaald in overeenstemming met hetgeen in de Voorschriften XXX tot en met XXXV is vastgesteld.

Artikel 19.

Uitrusting van booten en reddingvloten.

Voorschrift XXXVI bepaalt de uitrusting van booten en reddingvloten.

Artikel 20.

Zwemvesten en reddingboeien.

1. Ieder schip, waarop dit hoofdstuk van toepassing is, moet voor elk der opvarenden een zwemvest van een door de Administratie goedgekeurd model en bovendien, tenzij deze zwemvesten ook voor kinderen pasklaar zijn, een voldoende aantal doelmatige zwemvesten voor kinderen aan boord hebben.

2. Elk schip moet tevens reddingboeien van een als boven goedgekeurd model aan boord hebben, waarvan het aantal is vastgesteld in Voorschrift XL.

3. Een zwemvest of eene reddingboei zal slechts door eene Administratie mogen worden goedgekeurd, indien voldaan is aan de in Voorschrift XL, respectievelijk voor zwemvesten en reddingboeien, gestelde eischen.

4. De uitdrukking « zwemvest » in dit artikel omvat elk ander voorwerp — met gelijk drijfvermogen als een zwemvest — dat er zich toe leent passend om het lichaam te worden vastgemaakt.

Artikel 21.

Regeling verkeer. Noodverlichting.

1. Er moeten doeltreffende voorzieningen getroffen worden voor het betreden en verlaten van de verschillende afdeelingen, dekken, enz.

2. Een electrisch of ander systeem van verlichting, voldoende aan alle eischen van veiligheid, moet in de verschillende deelen van het schip en meer in het bijzonder op de dekken, waar de reddingbooten zijn geplaatst, worden aangebracht. Op schepen, waar het bootdek zich meer dan 9.15 Meter (30 voet) boven de waterlijn, welke overeenkomt met den geringsten diepgang, bevindt, moeten maatregelen worden genomen om de reddingbooten langs zijde en gedurende of dadelijk na het strijken te verlichten. Er zal eene zelfstandige krachtbron van voldoende vermogen aanwezig zijn om, indien noodig, deze veiligheidsverlichting te voeden, welke bron in het bovenste gedeelte van het schip boven het schottendeck geplaatst moet zijn.

3. De uitgang van elke hoofdafdeeling in gebruik bij passagiers of bemanning, zal voortdurend door een noodlantaarn verlicht moeten worden. Deze noodlantaarns zullen voor het geval, dat de hoofdlichtbron zich begeeft, door de in het vorige lid genoemde zelfstandige krachtbron gevoed moeten kunnen worden.

Article 22.

Canotiers brevetés. Personnel des Embarcations.

1. Sur tout navire auquel s'applique le présent chapitre il doit y avoir, pour chaque embarcation ou radeau de sauvetage installé en exécution des prescriptions du dit chapitre, un nombre de canotiers brevetés déterminé par les prescriptions de la Règle XLI qui concernent cette embarcation ou ce radeau de sauvetage.

2. Le capitaine du navire reste maître, suivant les circonstances, de l'affectation numérique des canotiers brevetés à chaque embarcation et radeau de sauvetage.

3. On entend par « canotier breveté » tout homme de l'équipage muni d'un brevet d'aptitude délivré au nom de l'Administration dans les conditions prévues à la dite Règle.

4. L'organisation du personnel des embarcations doit être conforme à la Règle XLII.

Article 23.

Appareil porte-amarre.

Chaque navire auquel s'applique ce Chapitre doit être muni d'un appareil porte-amarre d'un modèle approuvé par l'Administration.

Article 24.

Marchandises dangereuses. Mesures contre l'Incendie.

1. Il est interdit d'embarquer, comme lest ou comme cargaison, des matières susceptibles, isolément ou dans leur ensemble, de mettre en danger la vie des passagers ou la sécurité du navire, par leur nature, leur quantité ou leur mode d'arrimage.

Cette prohibition ne s'applique ni au matériel destiné aux signaux de détresse du navire lui-même, ni aux approvisionnements navals ou militaires pour le service de l'Etat dans les conditions où le transport de ces approvisionnements est autorisé par l'Administration.

La détermination des matières à considérer comme dangereuses et l'indication des précautions obligatoires à prendre dans leur emballage et leur arrimage feront l'objet d'instructions officielles et périodiques de la part de chaque Administration.

2. La Règle XLIII indique les dispositions à prendre pour la découverte et l'extinction de l'incendie.

Article 25.

Rôle d'Alarme et Exercices.

Une consigne particulière d'alarme sera donnée à chaque homme de l'équipage.

Le rôle d'appel en cas d'alarme reproduit toutes les consignes particulières; il indique, notamment, le poste auquel chaque homme doit se rendre et les fonctions qu'il a à remplir.

Avant l'appareillage, le rôle d'appel est établi et mis à jour, et l'autorité qualifiée doit être mise à même d'en constater l'existence. Il est affiché bien en vue dans plusieurs endroits du bâtiment, notamment dans les locaux affectés à l'équipage.

Les conditions dans lesquelles on doit procéder aux appels et aux exercices de l'équipage sont prescrites par les Règles XLIV et XLV.

CHAPITRE IV. — RADIOTÉLÉGRAPHIE.

Article 26.

Application et Définition.

1. Le présent Chapitre s'applique à tous les navires qui effectuent des voyages internationaux, à l'exception des navires de charge de moins de 1.600 tonneaux de jauge brute.

2. Pour l'application du présent Chapitre, tout navire qui n'est pas un navire à passagers est un navire de charge.

Article 27.

Installation d'Appareils radiotélégraphiques.

1. Tous les navires auxquels s'applique le présent Chapitre devront, s'ils n'en sont pas dispensés en vertu de l'Article 28, être munis d'une installation radiotélégraphique conforme aux dispositions de l'article 31, ainsi qu'il est dit ci-après :

a) Tous les navires à passagers, quelles que soient leurs dimensions.

b) Tous les navires de charge de 1.600 tonneaux de jauge brute et au-dessus.

Artikel 22.

Gediplomeerde sloepsgasten. Bemanning der booten.

1. Voor elke boot of voor elk reddingsvlot, ingevolge de bepalingen van dit hoofdstuk aan boord aanwezig, moet op ieder schip, waarop dit hoofdstuk van toepassing is, het aantal gediplomeerde sloepsgasten aan boord zijn, als voor een dergelijke boot of reddingsvlot in Voorschrift XLI is aangegeven.

2. De aanwijzing van de gediplomeerde sloepsgasten voor elke boot en elk reddingsvlot wordt al naar gelang der omstandigheden aan den gezagvoerder overgelaten.

3. Onder gediplomeerd sloepsgast wordt verstaan elk lid van de bemanning, dat een certificaat van bekwaamheid, uitgereikt in naam van de Administratie in overeenstemming met de voorwaarden, in hooger genoemd Voorschrift gegeven, bezit.

4. De bemanning van de booten moet in overeenstemming met het bepaalde in Voorschrift XLII zijn.

Artikel 23.

Lijnwerptoestellen.

Elk schip, waarop dit hoofdstuk van toepassing is, moet een lijnwerptoestel aan boord hebben van een door de Administratie goedgekeurd type.

Artikel 24.

Gevaarlijke goederen. Maatregelen tegen brand.

1. Het is verboden om als ballast of als lading stoffen aan boord te nemen, welke afzonderlijk of gezamenlijk in verband met hun aard, hunne hoeveelheid, of hunne wijze van stuwning, het leven der passagiers of de veiligheid van het schip in gevaar kunnen brengen. Dit verbod is niet van toepassing op de voor het schip zelf bestemde nodeseinen, noch — onder voorwaarden door de Administratie vastgesteld — op de voor den dienst van den Staat bestemde marine- en legerbehoeften. Elke Administratie moet bij officiële periodieke publicaties voorschriften uitgeven, waarin wordt vastgesteld, welke stoffen als gevaarlijk moeten worden beschouwd, en aanwijzingen worden verstrekt, welke voorzorgen bij verpakking en stuwning zullen moeten worden in acht genomen.

2. De maatregelen, welke bij de opsporing en blussching van brand in acht moeten worden genomen, zijn in Voorschrift XLIII omschreven.

Artikel 25.

Alarmrol en oefeningen.

Aan ieder lid der bemanning moet een eigen taak bij alarm worden opgedragen.

De alarmrol zal melding maken van al deze bijzondere werkzaamheden; in het bijzonder zal zij voor ieder persoon de plaats aanduiden, waarheen hij zich moet begeven, en de werkzaamheden, welke hij moet verrichten.

Vóór het schip naar zee gaat, zal de alarmrol opgemaakt en bekend gemaakt moeten worden en de bevoegde macht zal zich overtuigen, dat de alarmrol voor het schip is opgemaakt. Exemplaren van de alarmrol zullen op verschillende plaatsen in het schip, en in het bijzonder in de verblijven der bemanning, worden opgehangen.

De wijze, waarop het alarm voor de bemanning en de oefeningen moeten worden gehouden, is in de Voorschriften XLIV en XLV opgenomen.

HOOFDSTUK IV. — RADIOTELEGRAFIE.

Artikel 26.

Toepassing en omschrijving.

1. Dit hoofdstuk is van toepassing op alle schepen, welke op internationale reizen worden gebezigd, behalve op vrachtschepen van minder dan 1.600 ton bruto inhoud.

2. Voor de toepassing van dit hoofdstuk wordt onder een vrachtschip verstaan elk schip, dat geen passagiersschip is.

Artikel 27.

Uitrusten met eene Radio-inrichting.

1. De hieronder genoemde schepen, waarop dit hoofdstuk van toepassing is, moeten, tenzij zij op grond van artikel 28 daarvan zijn vrijgesteld, met eene radiotelegraafinrichting, welke aan de voorwaarden van artikel 31 voldoet, zijn uitgerust, te weten :

a) Alle passagiersschepen, welke de afmetingen ook mogen zijn;

b) Alle vrachtschepen van 1.600 ton bruto inhoud en grooter.

2. Toute Administration d'un pays a la faculté de différer l'application des dispositions du paragraphe 1 b) précédent, aux navires de charge de moins de 2,000 tonneaux de jauge brute appartenant à ce pays, pendant une période ne dépassant pas cinq ans à partir de la date de mise en vigueur de la présente Convention.

Article 28.

Dispenses aux Prescriptions de l'Article 27.

1. Toute Administration d'un pays peut, si elle juge que la route suivie et les conditions du voyage sont telles qu'une installation radiotélégraphique n'est ni raisonnable ni nécessaire, dispenser des prescriptions de l'Article 27 les navires appartenant à ce pays :

I. — Navires à passagers.

a) Certains navires à passagers individuellement ou par catégorie lorsqu'au cours de leur voyage :

i) Ils ne s'éloignent pas de plus de 20 milles de la terre la plus proche,

ou

ii) Ils n'effectuent pas une traversée de plus de 200 milles en pleine mer, entre deux ports consécutifs.

b) Certains navires à passagers qui naviguent exclusivement en deçà des zones dont les limites sont déterminées à l'Annexe du présent Article.

II. — Navires de charge.

Certains navires de charge, individuellement ou par catégorie, qui, au cours de leur voyage, ne s'éloignent pas de plus de 150 milles de la terre la plus proche.

2. Toute Administration d'un pays peut, en outre, dispenser les navires appartenant à ce pays et compris dans les catégories suivantes :

I. — Les chalands remorqués et les navires à voiles existants.

Par navire à voiles existant, il faut entendre un navire à voiles dont la quille a été posée avant la date du 1^{er} juillet 1931.

II. — Les navires de construction primitive, tels que les dhows, les jonques, etc., s'il est pratiquement impossible de les munir d'une installation radiotélégraphique.

III. — Les navires qui n'effectuent pas normalement des voyages internationaux, mais qui, dans des circonstances exceptionnelles, sont obligés d'entreprendre un seul voyage de cette nature.

Annexe à l'Article 28.

1. La Baltique et ses abords à l'Est d'une ligne tracée d'Utsire (Norvège) au Nord, jusqu'au Texel (Pays-Bas), au Sud, en dehors de la juridiction territoriale de l'Union des Républiques Soviétiques Socialistes.

2. La partie du Golfe de Tartarie et de la Mer d'Okhotsk intéressant les voyages effectués entre des ports de Hokkaido et des ports dans le Sakhalin Japonais.

3. Le détroit de Chosen (Tyosen) délimité au Nord par une ligne tracée du Cap Natsungu (Kawajiri Misaki) jusqu'à Fusan et au Sud par une ligne allant de Nagasaki à l'île Giffard (à hauteur de la pointe Sud-Ouest de l'île Quelpart) et de là, à Tin To (île Amherst).

4. La Mer Jaune au nord du 37° degré de latitude nord.

5. Le détroit de Formose délimité au Nord par une ligne tracée de la pointe Syaui (Fuki Kaku) jusqu'à Fou Tcheou et au Sud par une ligne tracée de South Cape (la pointe sud de Formose) jusqu'à Hong-Kong.

6. La zone comprise dans les limites suivantes :

Le parallèle du 10° degré Nord à partir du 84° degré de longitude Est jusqu'à la Côte d'Asie, la côte d'Asie jusqu'à Saïgon (Cap Tiwan), les lignes droites tracées entre le Cap Tiwan, 4° degré 30 minutes de latitude Nord, 110° degré de longitude Est, pointe sud de l'île Palawan, île Palmas (Miangas) l'équateur entre le 140° et le 148° degré de longitude Est, 10° degré de latitude Sud, 148° degré de longitude Est, le Cap York, la côte nord de l'Australie du Cap York jusqu'à Port Darwin (Cap Charles), les lignes droites tracées entre le Cap Charles, Ashmore Reef (East Island), 10° degré de latitude Sud, 109° degré de longitude Est, Christmas Island,

2. Iedere Administratie is bevoegd de toepassing van de bepalingen van paragraaf 1 b) voor de in haar land thuishoorende vrachtschepen van minder dan 2,000 ton bruto inhoud uit te stellen voor een tijdvak van ten hoogste 5 jaren te rekenen van den datum, waarop dit Verdrag van kracht wordt.

Artikel 28.

Vrijstelling van de eischen van artikel 27.

1. Iedere Administratie mag, wanneer zij oordeelt dat de route en de omstandigheden, waaronder de reis gemaakt wordt, zoodanig zijn, dat het eischen van eene radiotelegraafinrichting onredelijk of onnoodig is, de volgende in haar land thuishoorende schepen vrijstellen van de bepalingen van artikel 27 :

I. — Passagiersschepen.

a) Bepaalde passagiersschepen, dan wel klassen van passagiersschepen;

i) Welke zich tijdens de reis niet meer dan 20 zeemijlen van het dichtstbij zijnde land verwijderen;

ii) Welke geen reizen maken tusschen twee opeenvolgende havens, waarbij meer dan 200 zeemijlen in open zee moeten worden afgelegd.

b) Passagiersschepen, welke reizen maken uitsluitend binnen de beperkte gebieden in het ahangsel van dit artikel aangegeven.

II. — Vrachtschepen.

Bepaalde vrachtschepen dan wel klassen van vrachtschepen, welke zich tijdens de reis niet meer dan 150 zeemijlen van het dichtstbij zijnde land verwijderen.

2. Iedere Administratie mag bovendien de in haar land thuishoorende schepen, welke onder de volgende klassen vallen, vrijstellen :

I. Gesleepte lichters en bestaande zeilschepen.

Onder een bestaand zeilschip wordt verstaan een zeilschip, waarvan de kiel is gelegd vóór 1 Juli 1931.

II. Schepen van primitieve constructie, zooals inlandsche vaartuigen, jonken, enz., indien het practisch onmogelijk is om deze van eene radiotelegraafinrichting te voorzien.

III. Schepen, welke als regel niet op internationale reizen worden gebezigd, maar welke in bijzondere omstandigheden eene enkele zoodanige reis moeten maken.

Aanhangsel van artikel 28.

1. De Oostzee en hare toegangen ten Oosten van eene lijn getrokken van Udsire (Noorwegen) in het Noorden tot Texel (Nederland) in het Zuiden, met uitzondering van het territoriale rechtsgebied van de Vereenigde Socialistische Soviet Republieken.

2. Die deelen van de Golf van Tartarije en de Zee van Ochotsk, welke op reizen tusschen de havens van Hokkaido en de havens van Japanisch Sachalin worden bevaren.

3. De Chosen Straat (Straat van Korea) tusschen eene lijn in het Noorden getrokken van Kawajiri Misaki (Kaap Natsungu) naar Fusan en eene lijn in het Zuiden getrokken van Nagasaki naar het eiland Giffard (nabij de Z. W. punt van het eiland Quelpart) en vandaar naar Tin To (eiland Amherst).

4. De Gele Zee ten Noorden van de parallel van 37° N. B.

5. De Straat van Formosa tusschen eene lijn in het Noorden getrokken van Fuki Kaku (Kaap Syaui) naar Foochow en eene lijn in het Zuiden getrokken van de Zuidkaap (Zuidpunt van Formosa) naar Hongkong.

6. Het gebied binnen de volgende grenzen :

Van 94° O. L. op de parallel van 10° N. B. naar de kust van Azië, langs de kust van Azië tot Saïgon (Kaap Tiwan), vandaar in rechte lijnen achtereenvolgens naar een punt op 4° 30' N. B. en 110° O. L., de Zuidpunt van het eiland Palawan, het eiland Palmas (Miangas), een punt op 0° Breedte en 140° O. L., een punt op 0° Breedte en 148° O. L., een punt op 10° Z. B. en 148° O. L. en Kaap York, verder langs de Noordkust van Australië van Kaap York naar Port Darwin (Kaap Charles), van dlt punt weder in rechte lijnen naar Ashmore Rif (Oosteiland) naar een punt op 10° Z. B. en 109° O. L., vervolgens naar Christmasland, naar een

2° degré de latitude Nord, 94° degré de longitude Est, 10° degré de latitude Nord, 94° degré de longitude Est en dehors de la juridiction territoriale de l'Australie et des Etats-Unis d'Amérique.

7. La Mer des Caraïbes, en dehors de la juridiction territoriale des Etats-Unis d'Amérique, en ce qui concerne les voyages effectués par les navires à voiles seulement.

8. La zone de l'Océan Pacifique Sud limitée par l'équateur, le méridien du 130° degré Ouest, le parallèle du 34° degré Sud, et la côte d'Australie, en dehors de la juridiction territoriale de l'Australie.

9. Le golfe du Tonkin et la partie de la Mer de Chine qui se trouve à l'Ouest d'une ligne tracée de Hong-Kong jusqu'au point situé par 17 degrés de latitude Nord et 110 degrés de longitude Est, puis de là au Sud jusqu'à la rencontre du 10° degré de latitude Nord, et de là, à l'Ouest jusqu'à Saïgon.

10. La partie de l'Océan Indien intéressant les voyages effectués entre les ports de Madagascar, la Réunion et les îles Maurice.

11. La partie de l'Atlantique Nord et celle de la Méditerranée intéressant les voyages effectués entre Casablanca (Maroc) et Oran (Algérie) et les ports intermédiaires.

Article 29.

Services d'écoute.

1. Navires à passagers.

Tout navire à passagers obligatoirement muni d'une installation radiotélégraphique, en vertu de l'article 27, est tenu, au point de vue de la sécurité, d'avoir à bord un opérateur qualifié, et, s'il n'est pas pourvu d'un auto-alarme, d'assurer, lorsqu'il est à la mer, un service d'écoute au moyen d'un opérateur qualifié ou d'un écouteur breveté, dans les conditions suivantes :

a) A bord de tous les navires à passagers d'une jauge brute inférieure à 3,000 tonneaux, ce service d'écoute sera déterminé par l'Administration intéressée;

b) A bord de tous les navires à passagers d'une jauge brute de 3,000 tonneaux et au-dessus, ce service d'écoute sera permanent.

Toute Administration d'un pays est autorisée à exempter de l'obligation de l'écoute permanente tous les navires à passagers appartenant à ce pays dont la jauge brute est comprise entre 3,000 tonneaux inclus et 5,500 tonneaux inclus, pendant une période ne dépassant pas un an à partir de la date de mise en vigueur de la présente Convention, sous réserve que, pendant cette période de dispense, ils effectueront une écoute d'au moins 8 heures par jour.

2. Navires de charge.

Tout navire de charge obligatoirement muni d'une installation radiotélégraphique en vertu de l'article 27, est tenu, au point de vue de la sécurité, d'avoir à bord un opérateur qualifié et, s'il n'est pas pourvu d'un auto-alarme, d'assurer, lorsqu'il est à la mer, un service d'écoute au moyen d'un opérateur qualifié ou d'un écouteur breveté, dans les conditions suivantes :

a) A bord des navires de charge d'une jauge brute de moins de 3,000 tonneaux, ce service d'écoute sera déterminé par l'Administration intéressée;

b) A bord des navires de charge d'une jauge brute de 3,000 à 5,500 tonneaux inclus, ce service d'écoute sera d'au moins huit heures par jour;

c) Pour les navires de charge d'une jauge brute de plus de 5,500 tonneaux, ce service d'écoute sera permanent.

Toute Administration d'un pays est autorisée à dispenser les navires appartenant à ce pays et visés à l'alinéa c) de l'obligation de l'écoute permanente pendant une période ne dépassant pas un an à partir de la date de mise en vigueur de la présente Convention, sous réserve que, pendant cette période de dispense, ils assureront une écoute d'au moins huit heures par jour.

Toute Administration d'un pays est également autorisée à dispenser de l'obligation de l'écoute permanente, les navires appartenant à ce pays dont la jauge brute est supérieure à 5,500 tonneaux et égale ou inférieure à 8,000 tonneaux, pendant une autre période d'un an, sous réserve que pendant cette nouvelle période de dispense, ils assureront une écoute d'au moins 16 heures par jour.

3. A bord de tous les navires pourvus d'un auto-alarme, cet appareil devra, tant que le navire sera à la mer, être toujours en service lorsque l'opérateur ou l'écouteur ne fera pas l'écoute.

punt op 2° N. B. en 94° O. L. en ten slotte naar het uitgangspunt op 10° N. B. en 94° O. L., behalve hergeen daarvan tot het territoriale rechtsgebied van Australië en de Vereenigde Staten van Amerika behoort.

7. De Caraïbische Zee, buiten het territoriale rechtsgebied van de Vereenigde Staten van Amerika, voor zoover het reizen van zeilschepen betreft.

8. Het Zuidelijk gebied van den Groeten Oceaan begrensd door den Equator, de Meridiaan van 130° W. L., de Parallel van 34° Z. B. en de kust van Australië met uitzondering van het territoriale rechtsgebied van Australië.

9. De golf van Tonkin en dat deel van de Chineesche Zee gelegen ten Westen van eene lijn, getrokken van Hongkong naar een punt op 17° N. B. en 110° O. L., vandaar recht Zuid tot 10° N. B. en verder West naar Saigon.

10. De deelen van den Indischen Oceaan, welke op reizen tusschen de havens van Madagascar, Reunion en de Mauritius-eilanden worden bevaren.

11. De deelen van den Noord-Atlantischen Oceaan en van de Middellandsche Zee, welke bevaren worden tijdens reizen tusschen Casablanca (Marokko) en Oran (Algérie) en tusschengelegen havens.

Artikel 29.

Luisterdienst.

1. Passagiersschepen.

Elk passagiersschip, dat ingevolge artikel 27 moet zijn uitgerust met eene radiotelegraafinrichting, moet voor de veiligheid een bevoegd radio-telegrafist aan boord hebben en, indien het niet van een auto-alarmtoestel is voorzien, tijdens de vaart een luisterdienst onderhouden door middel van een bevoegd radio-telegrafist of van een gediplomeerd luisteraar, als hieronder is aangegeven :

a) Alle passagiersschepen van minder dan 3000 ton bruto inhoud, op de tijden als door de betrokken Administratie wordt voorgeschreven;

b) Alle passagiersschepen van 3000 ton bruto inhoud en grooter, een onafgebroken luisterdienst.

Iedere Administratie is bevoegd om de in haar land thuisbehorende passagiersschepen van 3000 tot en met 5500 ton bruto inhoud, voor een tijdvak van niet langer dan één jaar, gerekend van den datum, waarop dit Verdrag van kracht wordt, vrij te stellen van de verplichting tot onderhouden van een onafgebroken luisterdienst, mits gedurende bedoeld tijdvak van vrijstelling een luisterdienst van ten minste 8 uren per dag wordt onderhouden.

2. Vrachtschepen.

Elk vrachtschip, dat ingevolge artikel 27 moet zijn uitgerust met eene radiotelegraafinrichting, moet voor de veiligheid een bevoegd radio-telegrafist aan boord hebben en, indien het niet van een auto-alarmtoestel is voorzien, tijdens de vaart een luisterdienst onderhouden door middel van een bevoegd radio-telegrafist of van een gediplomeerd luisteraar, als hieronder is aangegeven :

a) Alle vrachtschepen van minder dan 3000 ton bruto inhoud op de tijden als door de betrokken Administratie wordt voorgeschreven.

b) Vrachtschepen van 3000 tot en met 5500 ton bruto inhoud een luisterdienst van ten minste 8 uren per dag.

c) Vrachtschepen met meer dan 5500 ton bruto inhoud, een onafgebroken luisterdienst.

Iedere Administratie is bevoegd om de in haar land thuishorende schepen, welke onder c) vallen, voor een tijdvak van niet langer dan één jaar, gerekend van den datum, waarop dit Verdrag van kracht wordt, vrij te stellen van de verplichting tot onderhouden van een onafgebroken luisterdienst, mits gedurende bedoeld tijdvak van vrijstelling een luisterdienst van ten minste 8 uren per dag wordt onderhouden.

Iedere Administratie is eveneens bevoegd, om de in haar land thuishorende schepen van meer dan 5500 ton tot en met 8000 ton bruto inhoud voor een tijdvak van nog één jaar, vrij te stellen van de verplichting tot onderhouden van een onafgebroken luisterdienst, mits gedurende dit nieuwe tijdvak van vrijstelling een luisterdienst van ten minste 16 uren per dag wordt onderhouden.

3. Op alle schepen, welke met een auto-alarmtoestel zijn uitgerust, moet dit toestel, als het schip in zee is, altijd zijn ingeschakeld wanneer de radio-telegrafist of luisteraar niet op wacht is.

A bord des navires dont les heures d'écoute sont déterminées par l'Administration intéressée, cette écoute devra être assurée de préférence à des heures prescrites pour le service radiotélégraphique par la Convention Radiotélégraphique Internationale en vigueur.

A bord des navires tenus d'effectuer une écoute de huit heures ou de seize heures par jour, cette écoute sera assurée aux heures prescrites pour le service radiotélégraphique par la Convention Radiotélégraphique Internationale en vigueur.

4. Par *auto-alarme*, on entend un appareil récepteur automatique d'alarme remplissant les conditions prescrites à l'Article 19, paragraphe 21, du Règlement Général annexé à la Convention Radiotélégraphique Internationale de 1927.

5. Par *opérateur qualifié*, on entend toute personne possédant un certificat répondant aux dispositions du Règlement Général annexé à la Convention Radiotélégraphique Internationale en vigueur.

6. Par *écouteur breveté*, on entend toute personne possédant un brevet d'écouteur délivré par les soins de l'Administration.

Article 30.

Ecouteurs.

1. Tout Gouvernement contractant ne délivrera le brevet d'écouteur qu'après avoir constaté que le candidat est capable :

a) De recevoir et de comprendre les signaux d'alarme, de détresse, de sécurité et d'urgence lorsque ces signaux sont transmis au milieu de séries d'autres signaux ;

b) D'assurer la réception auditive correcte de groupes de code (mélange de lettres, de chiffres et de signes de ponctuation) à la vitesse de 16 groupes par minute. Chaque groupe de code doit comprendre cinq caractères, chaque chiffre ou signe de ponctuation comptant pour deux caractères ;

c) De régler les récepteurs utilisés dans l'installation radiotélégraphique du navire.

2. Les Gouvernements contractants s'engagent à prendre des mesures pour que les écouteurs brevetés observent le secret de la correspondance.

Article 31.

Conditions techniques requises.

Les installations radiotélégraphiques prescrites par l'Article 27 et les appareils radiogoniométriques rendus obligatoires par l'Article 47, doivent satisfaire aux conditions suivantes :

1. La station de bord doit être située, conformément aux règlements détaillés du Gouvernement du pays dont relève le navire, dans la partie supérieure du navire, de manière à se trouver dans les meilleures conditions de sécurité et aussi haut que possible au-dessus de la ligne de charge maximum.

2. La passerelle de navigation et la cabine de radiotélégraphie doivent être reliées soit par tube acoustique, soit par téléphone, soit par tout autre moyen de communication aussi efficace.

3. La cabine de radiotélégraphie devra être pourvue d'une montre ou d'une pendule à secondes fonctionnant convenablement.

4. Un éclairage de secours efficace doit être installé dans la cabine de radiotélégraphie.

5. L'installation doit comprendre une installation principale et une installation de secours (réserve). Toutefois, si l'installation principale remplit toutes les conditions d'une installation de secours (réserve), cette dernière n'est pas, dans ce cas, obligatoire.

6. Les installations principales et de secours (réserve) doivent pouvoir transmettre et recevoir avec les fréquences (longueurs d'ondes) et sur les types d'ondes prescrits pour le trafic de détresse et la sécurité de la navigation par la Convention Radiotélégraphique Internationale en vigueur pour les navires obligatoirement pourvus d'une installation radiotélégraphique en vertu de la présente Convention.

7. L'émetteur principal et l'émetteur de secours (réserve) doivent avoir une fréquence musicale d'au moins 100.

8. L'émetteur principal doit avoir une portée normale de 100 milles marins, c'est-à-dire qu'il doit être capable de transmettre des signaux clairement perceptibles de navire à navire, à une distance d'au moins

Op schepen, voor welke de luisteruren door de betrokken Administratie worden vastgesteld, moet de luisterdienst bij voorkeur worden onderhouden op de uren, welke door het van kracht zijnde Internationale Radiotelegraaf Verdrag voor den radio-telegraafdienst zijn voorgeschreven.

Op schepen, waarop een luisterdienst van 8 of 16 uren per dag moet worden onderhouden, moet die dienst worden uitgeoefend op de uren, welke door het van kracht zijnde Internationale Radiotelegraaf Verdrag voor den radiotelegraafdienst zijn voorgeschreven.

4. Onder een *auto-alarmtoestel* wordt verstaan een ontvangtoestel voor de automatische ontvangst van alarmseinen, dat voldoet aan de eischen van artikel 19 paragraaf 21 van het Algemeen Reglement behorende bij het Internationaal Radiotelegraaf Verdrag, 1927.

5. Onder een *bevoegd radio-telegrafist* wordt verstaan iemand, die houder is van een certificaat van bekwaamheid volgens de bepalingen van het Algemeen Reglement behorende bij het van kracht zijnde Internationale Radiotelegraaf Verdrag.

6. Onder een *gediplomeerd luisteraar* wordt verstaan een ieder, die houder is van een op gezag van de Administratie uitgegeven certificaat als luisteraar.

Artikel 30.

Luisteraars.

1. Een certificaat als luisteraar zal door een Verdragsluitende Regeering niet worden uitgereikt, tenzij de candidaat in staat blijkt om :

a) De alarm-, nood-, veiligheids- en spoedseinen te ontvangen wanneer deze seinen tusschen eene serie andere seinen door worden gegeven ;

b) Zuiver op het gehoor op te nemen groepen code (letters, cijfers en leestekens door elkaar), met eene snelheid van 16 groepen per minuut, elke groep samengesteld uit 5 teekens, terwijl elk cijfer of leesteken voor 2 telt ;

c) De ontvangtoestellen, welke bij eene radiotelegraafinrichting worden gebruikt, te regelen.

2. De Verdragsluitende Regeeringen, verbinden zich om maatregelen te treffen, opdat de gediplomeerde luisteraars het geheim der correspondentie in acht nemen.

Artikel 31.

Technische eischen.

De radiotelegraafinrichtingen in artikel 27 en de richtingzoekers in artikel 47 voorgeschreven, moeten aan de volgende eischen voldoen :

1. Het scheepsstation moet, rekening houdende met de bijzondere voorschriften van de Regeering van het land, waarin het schip thuisheert, zoo veilig mogelijk in het bovendek van het schip en zoo hoog boven de lastlijn bij grootsten toegestane diepgang, als practisch uitvoerbaar is, worden geplaatst.

2. Er moet tusschen de commandobrug van het schip en de seinhut eene rechtstreekse verbinding bestaan, hetzij door middel van een spreekbuis of telefoon, dan wel op eene of andere even doeltreffende wijze.

3. In de seinhut moet een betrouwbaar uurwerk met secondenwijzer aanwezig zijn.

4. In de seinhut moet een betrouwbare noodverlichting aanwezig zijn.

5. De inrichting moet een hoofd- en een nood (reserve)-inrichting omvatten. Deze laatste is echter niet verplicht, wanneer de hoofd-inrichting aan alle eischen voldoet, welke aan eene nood- (reserve)-inrichting worden gesteld.

6. De hoofd- en nood- (reserve-) inrichtingen van schepen, welke in overeenstemming met dit Verdrag moeten zijn uitgerust met eene radiotelegraafinrichting, moeten in staat zijn op de frequenties (met de golflengten) en met de golftypen te seinen en te ontvangen, welke door het van kracht zijnde Internationale Radiotelegraaf Verdrag voor noodgevallen en veiligheid van de Scheepvaart zijn voorgeschreven.

7. De hoofd- en nood- (reserve-) zenders moeten eene toonfrequentie van ten minste 100 hebben.

8. De hoofdzender moet eene normale reikwijdte van 100 zeemijlen hebben, d. w. z. dat deze in staat moet zijn duidelijk waarneembare seinen van schip tot schip over een afstand van ten minste

100 milles, de jour, dans des conditions et circonstances normales, le récepteur étant supposé pourvu d'un détecteur à cristal sans dispositif d'amplification. (1)

9. La station de bord doit pouvoir disposer, en tout temps d'une source d'énergie suffisante pour faire fonctionner efficacement le poste radiotélégraphique principal dans des conditions normales, à la distance indiquée ci-dessus.

10. Tous les organes de l'installation de secours (réserve) doivent être placés dans la partie supérieure du navire de manière à se trouver dans les meilleures conditions de sécurité et aussi haut que possible au-dessus de la ligne de charge maximum. L'installation de secours (réserve) doit disposer d'une source d'énergie indépendante de celle qui est utilisée pour la propulsion du navire et pour le réseau principal d'électricité; elle doit pouvoir être rapidement mise en service et être utilisée pendant six heures consécutives au moins.

La portée normale de l'installation de secours (réserve), telle qu'elle est définie au paragraphe 8 ci-dessus, doit être d'au moins 80 milles marins pour les navires tenus d'assurer une écoute permanente et d'au moins 50 milles marins pour tous les autres navires. (1)

11. L'installation de réception doit permettre de recevoir, sur celles des longueurs d'onde utilisées pour la transmission des signaux horaires et des messages météorologiques qui seraient jugées nécessaires par l'Administration.

12. Le récepteur doit être disposé de façon à assurer la réception au moyen d'un détecteur à cristal.

13. A bord des navires où l'écoute est assurée au moyen d'un récepteur automatique d'alarme, on doit installer des avertisseurs sonores dans la cabine de radiotélégraphie, dans la cabine de l'opérateur radiotélégraphiste et sur la passerelle de navigation. Ces avertisseurs doivent fonctionner continuellement après que le récepteur a été actionné par le signal d'alarme ou de détresse, et jusqu'à ce qu'il soit arrêté. Pour arrêter les avertisseurs, il ne doit exister qu'un seul interrupteur, placé dans la cabine de radiotélégraphie.

14. A bord des navires visés au paragraphe précédent, l'opérateur, en quittant l'écoute, doit reconnecter le récepteur automatique d'alarme à l'antenne et éprouver son efficacité. Il doit rendre compte de son bon état de fonctionnement au capitaine ou à l'officier de quart sur la passerelle de navigation.

15. Lorsque le navire est à la mer, la source d'énergie de secours doit être maintenue dans un parfait état d'efficacité et le récepteur automatique d'alarme doit être vérifié au moins une fois par vingt-quatre heures. Mention que ces deux obligations ont été remplies sera portée, chaque jour, au Journal du bord.

16. A bord de tout navire obligatoirement pourvu d'une installation émettrice radioélectrique, il doit être tenu un journal radioélectrique. Sur ce document, qui doit se trouver dans la cabine de radiotélégraphie, seront inscrits les noms des opérateurs et des écouteurs, ainsi que tous les incidents et événements concernant le service radioélectrique et pouvant offrir un intérêt quelconque pour la sauvegarde de la vie humaine en mer; en particulier, tous les messages et tout le trafic de détresse doivent y être obligatoirement reproduits dans leur intégralité.

17. L'appareil radiogoniomètre, rendu obligatoire en vertu de l'article 47, doit être d'un fonctionnement efficace, susceptible de recevoir des signaux clairement perceptibles et de prendre des relèvements dont il sera possible de déterminer le sens et de déduire le gisement vrai. Il doit pouvoir recevoir des signaux sur les fréquences prescrites, pour les cas de détresse, pour les radiogoniomètres et pour les radiophares, par la Convention Radiotélégraphique Internationale en vigueur.

Un moyen de communication efficace doit exister entre l'appareil et la passerelle de navigation.

(1) Jusqu'à ce que l'on dispose d'une méthode plus exacte ou plus pratique pour déterminer la portée des transmetteurs, il est recommandé de prendre comme guide les relations suivantes entre la portée en milles marins (de navire à navire dans les conditions normales et de jour) et la puissance du transmetteur du navire en mètres-ampères pour 500 kilocycles à la seconde (600 mètres).

100 milles marins	60 M.A.
80 milles marins	45 M.A.
50 milles marins	25 M.A.

M étant la hauteur réelle en mètres de l'antenne à son point le plus élevé au-dessus de la ligne de charge.

A étant le courant en ampères mesuré à la base de l'antenne dans le cas de transmetteurs B ou A2 modulés.

100 zeemijlen over dag onder normale voorwaarden en omstandigheden uit te zenden, waarbij wordt aangenomen, dat de ontvanger een kristaldetector zonder versterking gebruikt.

9. Te allen tijde moet het scheepsstation over voldoende energie kunnen beschikken om de hoofdinrichting doeltreffend onder normale voorwaarden over bovengenoemden afstand te doen werken.

10. Alle delen van de nood- (reserve-) inrichting moeten zoo veilig mogelijk in het bovendeel van het schip en zoo hoog boven de lastlijn bij grootsten toegestane diepgang als practisch uitvoerbaar is, worden geplaatst. De nood- (reserve-) inrichting moet voorzien zijn van eene krachtbron, welke zoowel van die bestemd voor de voortstuwing van het schip als van de electrische hoofdinrichting onafhankelijk is. Deze moet snel in bedrijf kunnen worden gesteld en gedurende ten minste 6 uren onafgebroken kunnen werken.

Voor de nood- (reserve-) inrichting moet de normale reikwijdte, zoals deze in paragraaf 8 hiervoren is omschreven, ten minste 80 zeemijlen bedragen voor schepen, welke een onafgebroken luisterdienst moeten onderhouden en 50 zeemijlen voor alle andere schepen. (1)

11. De ontvangerinrichting moet geschikt zijn voor het ontvangen van de golven, welke gebruikt worden voor het uitzenden van tijdsenen en weerberichten, voor zoover de Administratie zulks noodig oordeelt.

12. De ontvanger moet zoodanig zijn ingericht, dat ontvangst, door gebruik maken van een kristaldetector, mogelijk is.

13. Op schepen, waar de luisterdienst door middel van een auto-alarmtoestel wordt onderhouden, moeten in de seinhut, in de hut van den radio-telegrafist en op de brug geluidverkliekers zijn aangebracht. Deze verkliekers moeten gaan werken nadat het auto-alarmtoestel door het alarm- of noodsein in werking is gesteld en blijven werken tot men hen heeft uitgeschakeld. Er mag slechts één schakelaar, welke zich in de seinhut moet bevinden, aanwezig zijn om de verkliekers af te zetten.

14. Op de schepen, bedoeld in het voorlaatste lid, moet de radio-telegrafist, wanneer hij van wacht gaat, het auto-alarmtoestel aan het luchtnet verbinden, en de goede werking daarvan nagaan. Hij moet aan den gezagvoerder of officier van de wacht op de brug rapporteeren of het toestel in goede orde is.

15. Als het schip in zee is, moet de nood-krachtbron zoodanig worden onderhouden, dat zij te allen tijde ten volle aan haar doel beantwoordt. Het auto-alarmtoestel moet ten minste éénmaal in de 24 uur worden beproefd. In het scheepsdagboek moet dagelijks eene aantekening worden gesteld, dat aan deze beide eischen is voldaan.

16. Aan boord van elk schip, dat met eene radiozendinrichting moet zijn uitgerust, moet een radiodagboek worden gehouden. Dit dagboek moet in de seinhut worden bewaard. In het dagboek moeten de namen van de radio-telegrafisten en luisteraars worden vermeld, zoodmede alle gebeurtenissen en voorvallen met betrekking tot den radiodienst, welke van belang kunnen zijn voor de beveiliging van menschenlevens op zee, en in het bijzonder volledig alle noodberichten en noodverkeer.

17. De in artikel 47 voorgeschreven richtingzoeker moet doeltreffend en geschikt zijn om duidelijk waarneembare seinen te ontvangen en peilingen te nemen, waaruit de ware peiling en richting kan worden afgeleid. Er moeten seinen mede kunnen worden ontvangen op de frequenties, welke in het van kracht zijnde Internationale Radiotelegraaf Verdrag voor noodgevallen, het geven van peilingen en voor radiobakens zijn voorgeschreven.

Eene doeltreffende verbinding moet tusschen dit toestel en de commandobrug bestaan.

(1) Zoolang geen nauwkeuriger en practischer methode beschikbaar is om de reikwijdte van zenders te bepalen, wordt aanbevolen en het onderstaande verband tusschen reikwijdte in zeemijlen (van schip tot schip onder normale omstandigheden over dag) en het vermogen van den scheepszender in meter-ampères voor 500 kiloperioden per seconde (600 m.) als richtsnoer aan te nemen:

100 zeemijlen	60 M.A.
80 zeemijlen	45 M.A.
50 zeemijlen	25 M.A.

Onder M wordt verstaan de werkelijke hoogte in meters van het luchtnet, gerekend van het hoogste punt tot de lastlijn.

Onder A wordt verstaan de stroomsterkte in ampères, gemeten aan den voet van het luchtnet bij zenders type B of bij zenders type A, bij volledige modulatie.

Article 32.

Compétence.

Les questions qui sont réglées par la Convention Radiotélégraphique Internationale de Washington de 1927 et par les Règlements y annexés, restent et continueront à être soumises aux dispositions :

- 1) de cette Convention et des Règlements y annexés et des autres Conventions et Règlements qui pourraient y être substitués dans l'avenir;
- 2) de la présente Convention en ce qui concerne tous les points où elle complète les documents susvisés.

CHAPITRE V. — SÉCURITÉ DE LA NAVIGATION.

Article 33.

Application.

Les prescriptions du présent Chapitre, visant des navires, s'appliquent, à moins qu'il n'en soit expressément spécifié autrement, à tous les navires pour tous les voyages.

Article 34.

Avis de dangers.

Le capitaine de tout navire, se trouvant en présence de glaces ou d'une épave dangereuse ou d'une tempête tropicale dangereuse ou de tout autre danger immédiat pour la navigation, est tenu d'en informer par tous les moyens de communication dont il dispose les navires dans le voisinage ainsi que les autorités compétentes au premier point de la côte avec lequel il peut communiquer. Il est souhaitable que cette information soit transmise de la manière exposée à la Règle XLVI.

Chaque Administration prendra toutes les mesures qu'elle jugera nécessaires pour s'assurer que l'information des dangers définis au paragraphe précédent soit rapidement portée à la connaissance de ceux que cela concerne et transmise aux autres Administrations intéressées.

La transmission de messages concernant les dangers en question est gratuite pour les navires intéressés.

Article 35.

Services météorologiques.

Les Gouvernements contractants s'engagent à encourager la centralisation de renseignements d'ordre météorologique par les navires en mer, de les faire examiner, propager et de se les communiquer de la manière la plus efficace dans le but de venir en aide à la navigation.

En particulier, les Gouvernements contractants s'engagent à collaborer à l'application, dans la plus grande mesure possible, des dispositions météorologiques suivantes :

- a) Avertir les navires des coups de vents, tempêtes et tempêtes tropicales, tant par la transmission de messages radio-électriques que par l'usage de signaux appropriés sur des points de la côte;
- b) Transmettre journallement par sans fil des bulletins sur l'état du temps pouvant intéresser la navigation, et donnant des renseignements sur les conditions actuelles du temps ainsi que des prévisions;
- c) Etablir des mesures pour que certains navires spécialement désignés prennent des observations météorologiques à des heures déterminées et transmettent ces observations par télégraphie sans fil dans l'intérêt des autres navires et des divers services météorologiques officiels, et pourvoir certaines stations côtières pour la réception de ces messages;
- d) Encourager tous les capitaines de navires à prévenir les navires dans le voisinage lorsqu'ils rencontrent une force de vent de 10 ou au-dessus — échelle Beaufort (force 8 ou au-dessus, échelle décimale).

Les informations prévues aux paragraphes a) et b) du présent Article seront transmises dans la forme indiquée aux Articles 31 (paragraphes 1, 3 et 5) et l'Article 19 (paragraphe 25) du Règlement général annexé à la Convention Radiotélégraphique Internationale de Washington, 1927, et pendant la durée des transmissions de renseignements météorologiques, avertissements et prévisions « à tous », toutes les stations de bord doivent se conformer aux dispositions de l'Article 31 (paragraphe 2) de ce Règlement.

Les observations sur le temps adressées par les navires aux services météorologiques nationaux bénéficieront de la priorité de transmission spécifiée à l'Article 3, Règlements additionnels, Convention Radiotélégraphique Internationale de Washington, 1927.

Artikel 32.

Bevoegdheid.

De onderwerpen, die in het Internationale Radiotelegraaf Verdrag van Washington 1927 en de daarbij gevoegde Reglementen zijn geregeld, zijn en blijven onderworpen aan de bepalingen :

- 1) Van dat Verdrag en de daarbij gevoegde Reglementen en van elk Verdrag en alle Reglementen, welke daarvoor in de toekomst in de plaats mochten treden;
- 2) Van het tegenwoordige Verdrag ten aanzien van alle punten, waarin het de vorenbedoelde documenten aanvult.

HOOPDSTUK V. — VEILIGHEID VAN DE SCHEEPVAART.

Artikel 33.

Toepassing.

Tenzij uitdrukkelijk anders is bepaald zijn de bepalingen van dit hoofdstuk, welke op schepen betrekking hebben, op alle schepen tijdens alle reizen van toepassing.

Artikel 34.

Gevaarberichten.

De kapitein van elk schip is verplicht om, indien hij gevaarlijk ijs, een gevaarlijk wrak, een gevaarlijken tropischen storm of eenig ander onmiddellijk gevaar voor de scheepvaart ontmoet, door alle gemeenschapsmiddelen, waarover hij beschikt, de schepen in de nabijheid, en ook de bevoegde autoriteiten van het eerste punt van den vasten wal, waarmede hij in verbinding kan komen, te waarschuwen. Het is wenschelijk, dat deze waarschuwingen verzonden worden op eene wijze, als in voorschrift XLVI is aangegeven.

Elke Administratie zal de door haar noodig geachte maatregelen nemen om te verzekeren, dat, wanneer berichten van gevaren, als in het vorige lid zijn aangegeven, worden ontvangen, deze spoedig ter kennis worden gebracht van de betrokkenen en medegedeeld aan andere Administraties, die er belang bij hebben.

Het overbrengen van berichten, betrekking hebbende op bovengenoemde gevaren, is kosteloos voor de daarbij belanghebbende schepen.

Artikel 35.

Meteorologische diensten.

De Verdragsluitende Regeeringen verbinden zich het verzamelen van meteorologische gegevens door schepen op zee aan te moedigen, deze gegevens te laten onderzoeken, en op de meest doeltreffende wijze te doen verspreiden en te doen uitwisselen, ten einde de scheepvaart behulpzaam te zijn.

De Verdragsluitende Regeeringen verbinden zich in het bijzonder samen te werken om, voor zoover practisch mogelijk is, de navolgende meteorologische regelingen toe te passen :

- a) Zoowel door het uitzenden van draadloze berichten, als door het toonen van passende seinen op punten van de kust, schepen te waarschuwen omtrent hevig doorstaande winden, stormen en tropische stormen.
- b) Voor de scheepvaart bruikbare weerberichten, welke gegevens bevatten omtrent de bestaande weersgesteldheid en omtrent weervoorspellingen, dagelijks langs draadlozen weg uit te zenden.
- c) Schikkingen te treffen, opdat bepaaldelijk uitgekozen schepen op bepaalde uren meteorologische waarnemingen verrichten, dat zij deze waarnemingen als draadloze berichten uitzenden ten behoeve van andere schepen en van de verschillende officiële meteorologische diensten en tevens kuststations aan te wijzen voor de ontvangst van de verzonden berichten.
- d) De kapiteins van schepen aan te moedigen in de nabijheid zijnde schepen telkenmale te berichten, wanneer zij een wind, kracht 10 of daarboven, volgens de schaal van Beaufort ontdekken (kracht 8 of daarboven volgens de tiendeelige schaal).

De sub a) en b) van dit artikel voorgeschreven berichten zullen worden overgebracht op de wijze, aangegeven in artikel 31, §§ 1, 3 en 5, en artikel 19, § 25, van de Algemeene Voorschriften, gehecht aan de Internationale Radiotelegraaf Conventie van Washington 1927, terwijl, gedurende het geven van meteorologische inlichtingen, voorspellingen en waarschuwingen « aan alle stations », alle schepen, overeenkomstig de bepaling van artikel 31, § 2, van die voorschriften zullen handelen.

Het door schepen overzenden van weerberichten, bestemd voor nationale meteorologische diensten, zal geschieden met den voorrang bepaald in art. 3 van de Additionele Voorschriften in de Internationale Radiotelegraaf Conventie van Washington 1927.

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 intéressés.

Tous les efforts tendront à obtenir une procédure internationale uniforme en ce qui concerne les services météorologiques internationaux spécifiés au présent Article et à se conformer, dans la mesure du possible, aux recommandations de l'Institution météorologique internationale, à qui les Gouvernements contractants pourront se référer pour étude et avis sur tous les sujets d'ordre météorologique pouvant se présenter dans l'application de la présente Convention.

Article 36.

Recherche des glaces. Epaves.

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. De plus, ils s'engagent à prendre toutes les mesures possibles pour assurer la destruction ou l'enlèvement des épaves dans la partie nord de l'Océan Atlantique, à l'est d'une ligne tracée du Cap Sable jusqu'à un point situé par 34 degrés de latitude Nord et 70 degrés de longitude Ouest si l'utilité de ces destructions ou de ces enlèvements est reconnue.

Les Gouvernements contractants s'engagent à fournir trois navires au plus pour le fonctionnement de ces trois services. Pendant toute la saison des glaces, ces navires doivent être affectés à la surveillance des limites sud-est, sud et sud-ouest des régions des icebergs dans le voisinage du grand banc de Terre-Neuve, pour informer de l'étendue de la région dangereuse les navires transatlantiques et autres qui passent, pour étudier et observer le régime des glaces, pour détruire et enlever les épaves, 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 du régime des glaces doivent être poursuivies, suivant les nécessités, et un navire doit toujours être disponible pour la recherche, la destruction ou l'enlèvement des épaves.

Article 37.

Recherche des glaces. Gestion et dépenses.

Le Gouvernement des Etats-Unis est invité à continuer la gestion de ces trois services; recherche des glaces; étude et observation du régime des glaces; destruction et enlèvement des épaves. Les Gouvernements contractants qui sont spécialement intéressés à ces services et dont les noms suivent s'engagent à contribuer aux dépenses d'entretien et de fonctionnement de ces services dans les proportions suivantes :

	Pour Cent.
Allemagne	10
Belgique	2
Canada	3
Danemark	2
Espagne	1
Etats-Unis d'Amérique	18
France	6
Grande-Bretagne et Irlande du Nord	40
Italie	6
Japon	1
Norvège	3
Pays-Bas	5
Suède	2
Union des Républiques Soviétiques Socialistes	1

Chacun des Gouvernements contractants a la faculté de cesser de contribuer aux dépenses d'entretien et de fonctionnement de ces services après le 1^{er} septembre 1932. Toutefois, le Gouvernement contractant qui usera de cette faculté restera tenu des dépenses ci-dessus jusqu'au 1^{er} septembre qui suivra la date de notification de son intention de cesser sa contribution. Pour user de ladite faculté, il devra notifier son intention aux autres Gouvernements contractants six mois au moins avant ledit 1^{er} septembre, de sorte que, pour être dégagé de ces obligations au 1^{er} septembre 1932, il devra notifier son intention au plus tard le 1^{er} mars 1932, et de même chaque année qui suivra.

Weervoorspellingen, waarschuwingen, synoptische en andere meteorologische rapporten bestemd voor schepen zullen worden uitgezonden en verspreid door den nationalen dienst, welke het gunstigst is gelegen om de verschillende zones en gebieden te bedienen, nadat wederzijdsche overeenstemming daartomtrent tusschen de betrokken Staten is bereikt. Alle mogelijke pogingen zullen worden gedaan om wat betreft den internationalen meteorologischen dienst in dit artikel genoemd, eene gelijke gedragslijn te verkrijgen, terwijl zooveel doenlijk in overeenstemming zal worden gehandeld met de aanbevelingen van de Internationale Meteorologische Organisatie, tot welke de Verdragsluitende Staten zich zullen kunnen wenden voor de bestudeering en het verkrijgen van inlichtingen over alle onderwerpen van meteorologischen aard, welke zich bij het ten uitvoer leggen van dit Verdrag zullen kunnen voordoen.

Artikel 36.

Opsporen van ijs. Wrakken.

De Verdragsluitende Regeeringen verbinden zich een dienst voor het opsporen van drijvend ijs en een dienst voor het bestudeeren en het waarnemen van verschillende ijstoestanden in den Noord-Atlantischen Oceaan te bestendigen. Zij verbinden zich verder alle mogelijke maatregelen te treffen, om het vernietigen of opruimen van wrakken in het Noordelijk deel van den Atlantischen Oceaan ten oosten van eene lijn, getrokken van Kaap Sable naar een punt, gelegen op 34° N. B. en 70° W. L. te verzekeren, voor zoover dit vernietigen en opruimen dan noodzakelijk wordt geacht.

De Verdragsluitende Regeeringen verbinden zich op zijn hoogst drie schepen voor deze drie diensten beschikbaar te stellen. Gedurende het geheele ijsseizoen zullen zij gebruikt worden voor de bewaking van de zuidoostelijke, zuidelijke, zuidwestelijke grenzen van de gebieden waar ijsbergen voorkomen in de nabijheid van de Groote Bank van New-Foundland, met het doel de transatlantische en andere voorbijvarende schepen omtrent de uitgestrektheid van dit gevaarlijk gebied in te richten, voor het waarnemen en bestudeeren van ijstoestanden in het algemeen, voor het vernietigen of opruimen van wrakken en om hulp te verleen aan schepen en bemanningen, die hulp noodig hebben binnen de grenzen van het gebied van actie dezer patrouille-schepen.

Gedurende het overige deel van het jaar moet de bestudeering en de waarneming van de ijstoestanden geschieden, zooals raadzaam wordt geoordeeld en één schip moet altijd beschikbaar zijn voor het zoeken naar en het vernietigen of opruimen van wrakken.

Artikel 37.

Opsporen van ijs. Beheer en verdeling der uitgaven.

De Regeering van de Vereenigde Staten van Amerika wordt uitgenoodigd de uitvoering van den opsporingsdienst, van dien betreffende het bestudeeren en waarnemen van ijstoestanden en van dien van het vernietigen en opruimen van wrakken voort te zetten. De Verdragsluitende Regeeringen, welke in het bijzonder bij dezen dienst belang hebben, verbinden zich om bij te dragen in de uitgaven, voortvloeiende uit het onderhouden en uit de uitvoering dezer diensten in de volgende verhouding :

	Per cent
1. België	2
2. Canada	3
3. Denemarken	2
4. Duitschland	10
5. Frankrijk	6
6. Groot-Brittannië en Noord-Ierland	40
7. Italië	6
8. Japan	1
9. Nederland	5
10. Noorwegen	3
11. Spanje	1
12. Unie van Socialistische Soviet Republieken	1
13. Vereenigde Staten van Amerika	18
14. Zweden	2

Elke der Verdragsluitende Regeeringen heeft de bevoegdheid het bijdragen in de kosten van het onderhouden en de uitvoering dezer diensten na den 1^{en} September 1932 te doen eindigen. De Verdragsluitende Regeering, welke van deze bevoegdheid gebruik zal maken, zal evenwel verplicht blijven bij te dragen in de kosten van het onderhouden en de uitvoering dezer diensten tot den 1^{en} September, volgende op den datum, waarop van haar voornemen om hare bijdrage te doen ophouden, is kennis gegeven. Om van deze bevoegdheid gebruik te maken, moet Zij haar voornemen aan de andere Verdragsluitende Regeeringen ten minste zes maanden vóór genoemden 1^{en} September moeten kenbaar maken, zoodat, om op den 1^{en} September 1932 van hare verplichtingen ontslagen te zijn, zij haar voornemen uiterlijk op den 1^{en} Maart 1932 en in elk der volgende jaren op overeenkomstige wijze moet hebben kenbaar gemaakt.

Au cas où, à un moment quelconque, le Gouvernement des Etats-Unis ne désirerait plus gérer ces services ou que l'un des Gouvernements contractants exprimerait le désir de ne plus assumer la charge de la contribution pécuniaire ci-dessus définie ou de voir modifier son pourcentage, les Gouvernements contractants régleront la question au mieux de leurs intérêts réciproques.

Les Gouvernements contractants qui contribuent aux frais des trois services susmentionnés ont le droit d'apporter au présent Article et à l'Article 36, d'un commun accord et en tout temps, les changements qui seraient jugés désirables.

Article 38.

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 modérer pendant la nuit la vitesse de son navire ou de changer de route, de manière à bien s'écarter de la zone dangereuse.

Article 39.

Routes de l'Atlantique Nord.

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; mais les résultats de l'utilisation de ces routes devraient faire l'objet d'enquêtes et d'études plus approfondies permettant d'apporter à la pratique actuelle les modifications dont l'expérience montrerait la nécessité.

Le choix des routes et l'initiative des mesures à prendre à leur égard sont laissés à la charge 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 la possession des Gouvernements.

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 inciter les armateurs de tous les navires traversant l'Atlantique à suivre, autant que les circonstances le permettent, les routes définies et pour inciter les armateurs de tous les navires traversant l'Atlantique à destination ou en provenance des ports des Etats-Unis, en passant au voisinage du grand banc 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° degré de latitude Nord et à faire route en dehors des régions où des glaces dangereuses existent ou sont supposées exister.

L'Administration qui dirige le service de surveillance des glaces est invitée 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 Etats-Unis, traverse des régions où des places dangereuses existent ou sont supposées exister.

Article 40.

Règles d'abordage.

Les Gouvernements contractants conviennent que les modifications à apporter au Règlement International pour prévenir les abordages en mer, telles qu'elles figurent à l'Annexe II sont désirables et devraient y être apportées. Le Gouvernement du Royaume-Uni de la Grande Bretagne et de l'Irlande du Nord est prié de transmettre les détails complets de ces modifications aux autres Gouvernements qui ont accepté le Règlement International pour prévenir les abordages en mer, de s'assurer qu'ils les adoptent, d'informer les Gouvernements représentés à la Conférence de la suite donnée et, enfin, de s'efforcer de faire mettre en vigueur le règlement modifié à la date du 1^{er} juillet 1931.

Article 4.

Commandements à la Barre.

Les Gouvernements contractants conviennent que, à la date du 30 juin 1931, à partir de minuit les commandements à la barre, c'est-à-dire les commandements donnés à l'homme de barre, doivent être donnés, sur tous leurs navires, sous la forme de commandements directs, c'est-à-dire que, le navire allant de l'avant, le mot « tribord » ou « droite » ou tout mot équivalent à « tribord » ou à « droite » ne

In geval de Regeering van de Vereenigde Staten van Amerika op een zeker oogenblik deze diensten niet zou wenschen voort te zetten, of indien eene van de Verdragsluitende Regeeringen den wensch zou uitdrukken om afstand te doen van de verantwoordelijkheid voor de geldelijke bijdragen, als bovengenoemd, dan wel zou voorstellen om het verplichte percentage te veranderen, zullen de Verdragsluitende Regeeringen deze aangelegenheid regelen in overeenstemming met hunne wederzijdsche belangen.

De Verdragsluitende Regeeringen, welke bijdragen in de kosten van de drie bovengenoemde diensten, zullen het recht hebben in gemeen overleg van tijd tot tijd in dit artikel en in artikel 36 zoodanige veranderingen aan te brengen, als gewenscht wordt geacht.

Artikel 38.

Vaart in de nabijheid van ijs.

De kapitein van elk schip is verplicht, indien ijs is gemeld op of in de nabijheid van de koerslijn van zijn schip, des nachts de vaart van zijn schip te marigen, of zoodanig van koers te veranderen, dat hij goed buiten het gevaarlijke gebied blijft.

Artikel 39.

Routes over den Noord-Atlantischen Oceaan.

De praktijk van het volgen van hepaalde routes over den Noord-Atlantischen Oceaan in beide richtingen heeft bijgedragen tot de veiligheid ter zee, maar de resultaten van het gebruik dezer routes zullen nader moeten worden onderzocht en bestudeerd met het oog op het aanbrengen van zoodanige wijzigingen als de ondervinding noodzakelijk zal doen blijken.

De keuze der routes en het initiatief der maatregelen ten opzichte daarvan te nemen, worden overgelaten aan de verantwoordelijkheid van de betrokken scheepvaartmaatschappijen. De Verdragsluitende Regeeringen zullen, wanneer hun dat wordt verzocht, aan deze maatschappijen hulp verlenen, door alle inlichtingen ter zake, welke in het bezit der Regeering zijn, te hunner beschikking te stellen.

De Verdragsluitende Regeeringen verbinden zich om aan de scheepvaartmaatschappijen de verplichting op te leggen, zoowel de regelmatige routes, welke zij zich voorstellen door hare schepen te doen volgen, als de wijzigingen, welke zij hierin zullen aanbrengen, bekend te maken. Zij zullen tevens hunnen invloed aanwenden om de reeders van alle schepen, welke den Atlantischen Oceaan oversteken, er toe te brengen, voor zoover de omstandigheden dit toelaten, de regelmatige routes te volgen en de reeders van schepen, welke bestemd naar of komende van de havens van de Vereenigde Staten, nabij de Groote Bank van New-Foundland langs komen, er toe te brengen zooveel als mogelijk is de vischgronden van New-Foundland ten Noorden van 42° N. breedte gedurende het vischseizoen te mijden en buiten gebieden te sturen, waarvan bekend is of verondersteld wordt, dat zij ten gevolge van ijs gevaarlijk zijn.

De Administratie, welke den ijsopsporingsdienst uitoefent, wordt verzocht aan de betrokken Administratie elk schip te melden, waarvan wordt opgemerkt, dat het zich niet op eene als regelmatig erkende of aangekondigde route bevindt, of dat de hooger genoemde vischgronden gedurende het vischseizoen doorkruist, of dat gaande naar of komende van havens van de Vereenigde Staten door gebieden vaart, waarvan bekend is, of verondersteld wordt, dat zij ten gevolge van ijs gevaarlijk zijn.

Artikel 40.

Bepalingen ter voorkoming van aanvaringen op zee.

De Verdragsluitende Regeeringen erkennen, dat de wijzigingen in de Internationale Bepalingen ter voorkoming van aanvaringen op zee, opgenomen in bijlage II, wenschelijk zijn en daarin zullen moeten worden aangebracht.

De Regeering van het Vereenigd Koninkrijk van Groot-Britannië en Noord-Ierland wordt verzocht de volledige bijzonderheden dezer wijzigingen op te zenden aan de andere Regeeringen, welke de Internationale Bepalingen ter voorkoming van aanvaringen op zee hebben aangenomen, zich te vergewissen, dat zij deze wijzigingen aannemen, den uitslag daarvan aan de op deze Conferentie vertegenwoordigde Regeeringen mede te deelen en te trachten maatregelen te treffen, opdat de gewijzigde bepalingen op den 1^{en} Juli 1931 in werking zullen treden.

Artikel 41.

Roercommando.

De Verdragsluitende Regeeringen komen overeen, dat na middeernacht van 30 Juni 1931, het roercommando, dat zijn de bevelen aan den roerganger, op al hare schepen gegeven worden in rechtstreekschen zin, bijv. het commando « stuurboord », of « rechts » of elk ander woord gelijkwaardig met « stuurboord », of « rechts » zal, wanneer het schip vooruitgaat, slechts gebezigd worden, wanneer het

doit être donné à bord des navires — tels qu'ils sont généralement construits et aménagés de nos jours — que lorsque l'intention est de manœuvrer à droite, et tout à la fois, la roue, le safran du gouvernail et l'avant du navire.

Article 42.

Emploi injustifié des signaux de détresse.

L'emploi d'un signal international de détresse, sauf s'il s'agit de signaler qu'un navire 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.

Article 43.

Signaux d'alarme, de détresse et d'urgence.

Les signaux d'alarme et de détresse peuvent seulement être employés par les navires en danger sérieux et imminent qui ont besoin d'une assistance immédiate. Dans tous les autres cas où on a besoin d'assistance ou dans lesquels un navire désire émettre un avertissement indiquant qu'il pourra être nécessaire de faire ultérieurement le signal d'alarme ou de détresse, il doit être fait usage du signal urgent (XXX) prévu par la Convention Radiotélégraphique Internationale de Washington, 1927.

Si un navire a émis le signal d'alarme ou de détresse et s'il estime ultérieurement que l'assistance n'est plus nécessaire, ce navire doit immédiatement le faire savoir à toutes les stations intéressées conformément à la Convention Radiotélégraphique en vigueur.

Article 44.

Vitesse de transmission des messages de détresse.

La vitesse de transmission des messages relatifs aux cas de détresse, d'urgence ou de sécurité, ne doit pas dépasser 16 mots par minute.

Article 45.

Messages de détresse, Procédure.

1. Le capitaine d'un navire, qui reçoit d'un autre navire un signal de détresse, est tenu de se porter à toute vitesse au secours des personnes en détresse, sauf en cas d'impossibilité ou, dans les circonstances spéciales où il se trouve, il n'estime ni raisonnable, ni utile de le faire, ou s'il est dégagé de cette obligation, conformément aux dispositions des paragraphes 3 et 4 du présent article.

2. 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 réquisitionnés ont l'obligation de se soumettre à la réquisition en continuant à se rendre à toute vitesse au secours des personnes en détresse.

3. Un capitaine est libéré de l'obligation imposée par le paragraphe 1 du présent article dès qu'il sera informé par le capitaine du navire réquisitionné, ou, si plusieurs navires sont réquisitionnés, par les capitaines des navires réquisitionnés, que le capitaine ou les capitaines réquisitionnés se soumettent à la réquisition.

4. Un capitaine est libéré de l'obligation imposée par le paragraphe 1 du présent article et, si son navire a été réquisitionné, de l'obligation imposée par le paragraphe 2 du présent article, s'il est informé par un navire qui est arrivé auprès des personnes en détresse, que le secours n'est plus nécessaire.

5. Si le capitaine d'un navire, au moment où il reçoit un appel de détresse d'un autre navire, est dans l'impossibilité, ou, dans les circonstances spéciales où il se trouve, n'estime ni raisonnable, ni utile d'aller au secours de l'autre navire, il doit immédiatement informer de ce fait le capitaine de l'autre navire et indiquer sur son journal de bord les raisons pour lesquelles il s'est abstenu de se rendre au secours des personnes en détresse.

6. Il n'est pas dérogé par les prescriptions du présent article 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 la dite Convention.

in de bedoeling ligt, althans op schepen zooals deze in het algemeen tegenwoordig zijn gebouwd en ingericht, dat het stuurrad het blad van het roer en de kop van het schip zich naar rechts zullen bewegen.

Artikel 42.

Misbruik van noodseinen.

Het gebruik van een internationaal noodsein, behalve om aan te geven, dat het schip in nood is, en het gebruik van elk seinteken, dat met een internationaal noodsein verward zou kunnen worden, is op alle schepen verboden.

Artikel 43.

Alarm-, nood-, en spoedseinen.

Het alarm- en het noodsein mogen slechts gebruikt worden door schepen, in ernstig dreigend gevaar, welke onmiddellijk hulp nodig hebben. In alle andere gevallen, waarin hulp wordt vereischt, of waarin een schip eene waarschuwing wenscht uit te seinen, dat het noodig zal kunnen worden het alarm- of het noodsein op een later oogenblik uit te zenden, moet gebruik gemaakt worden van het spoedsein (XXX), zooals dit is vastgesteld in het Internationaal Radiotelegraaf Verdrag van Washington 1927.

Indien een schip het alarm- of het noodsein heeft uitgezonden en naderhand geen hulp meer nodig acht, moet het dit onmiddellijk mededeelen aan alle betrokken stations op de wijze als voorgeschreven in het van kracht zijnde Radiotelegraaf Verdrag.

Artikel 44.

Snelheid, waarmede noodberichten worden gezond.

De snelheid waarmede berichten, welke betrekking hebben op nood-, spoed- of veiligheidsgevallen, worden uitgezonden, mag die van 16 woorden per minuut niet te boven gaan.

Artikel 45.

Noodberichten, Werkwijze.

1. De kapitein van een schip is gehouden, wanneer hij een radio-noodsein van eenig ander schip ontvangt, met den meesten spoed de personen, die in nood verkeerden, te hulp te komen, tenzij hij daartoe niet in staat is of gezien de bijzondere omstandigheden van het geval, dit niet redelijk of onnoodig acht, dan wel dat hij ontheven is van de verplichting, volgens de bepalingen van de leden 3 en 4 van dit artikel.

2. De kapitein van een in nood verkeerend schip heeft het recht om na, voor zoover dit mogelijk is, de kapiteins der schepen, die op zijn roep om hulp, hebben geantwoord, te hebben geraadpleegd, een of meer dezer schepen, welke hij het meest geschikt acht om hulp te verleenen, daartoe op te vorderen, en het zal de plicht zijn van den kapitein of van de kapiteins van het schip of van de schepen, welke is of zijn opgevorderd hieraan te voldoen, door met de grootst mogelijke snelheid ter hulpverlening zijn (hun) weg te vervolgen naar de in nood verkeerende personen.

3. Een kapitein is ontheven van de verplichting, hem in lid 1 van dit artikel opgelegd, zoodra hij door den kapitein van het opgevorderde schip of indien meer dan een schip is opgevorderd, door de kapiteins van alle opgevorderde schepen, wordt ingelicht dat hij of zij aan den oproep voldoet of voldoen.

4. Een kapitein is ontheven van de verplichting hem in lid 1 van dit artikel opgelegd en indien zijn schip is opgevorderd, van de verplichting hem opgelegd in lid 2 van dit artikel, indien hem wordt medegedeeld door een schip, dat de in nood verkeerende personen heeft bereikt, dat hulpverlening niet langer noodig is.

5. Indien een kapitein, bij het ontvangen van een radionoodoproep van een ander schip, niet in staat is, of gezien de bijzondere omstandigheden van het geval het niet redelijk of onnoodig acht, dit schip te hulp te komen, moet hij onmiddellijk den kapitein van dit andere schip hiervan verwittigen en in het scheepsdagboek de redenen vermelden, waarom hij heeft nagelaten de in nood verkeerende personen te hulp te komen.

6. Door de bepalingen van dit artikel wordt noch inbreuk gemaakt op het Internationaal Verdrag, geteekend te Brussel, 23 September 1910, voor het vaststellen van eenige eenvoudige regelen betreffende hulp en berging op zee, noch in het bijzonder op de verplichting tot hulp, bepaald bij artikel 11 van gezegd Verdrag.

Article 46.

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 efficace.

Article 47.

Radiogoniomètre.

Tout navire à passagers de 5,000 tonneaux de jauge brute et au-dessus doit, dans les deux ans qui suivront la date de mise en vigueur de la présente Convention, être muni d'un radiogoniomètre (radio-compass) d'un type approuvé conformément aux dispositions de l'Article 31 (17) de la présente Convention.

Article 48.

Equipage.

Les Gouvernements contractants s'engagent, en ce qui concerne leurs navires nationaux, à conserver, ou, si c'est nécessaire, à adopter toutes mesures 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.

CHAPITRE VI. — CERTIFICATS.

Article 49.

Délivrance des Certificats.

Un certificat dit *Certificat de Sécurité*, doit être délivré, après inspection et visite à tout navire à passagers qui aura satisfait d'une manière effective aux prescriptions des chapitres II, III et IV de la présente Convention.

Un certificat dit *Certificat de Sécurité radiotélégraphique* doit être délivré après inspection à tout navire autre qu'un navire à passagers qui satisfait d'une manière effective aux prescriptions du Chapitre IV de la présente Convention.

Un certificat dit *Certificat de Dispense*, doit être délivré à tout navire auquel une dispense est accordée par un Gouvernement Contractant pour l'application et en conformité des prescriptions des Chapitres II, III et IV de la présente Convention.

L'inspection et la visite des navires, en ce qui concerne la mise en vigueur de celles des prescriptions de la présente Convention et des Règles annexées auxquelles ils sont soumis, et l'octroi des dispenses qui peuvent leur être accordées, sont effectuées par des agents du pays où le navire est immatriculé. Toutefois, le Gouvernement de chaque pays peut confier l'inspection et la visite des navires de ce pays soit à des experts désignés à cet effet, soit à des organismes reconnus par lui. Dans tous les cas, le Gouvernement intéressé garantit complètement l'intégrité et l'efficacité de l'inspection et de la visite.

Le certificat de sécurité, le certificat de sécurité radiotélégraphique, et le certificat de dispense sont délivrés par le Gouvernement du pays où le navire est immatriculé ou par toute autre personne ou organisme dûment autorisé par ce Gouvernement. Dans tous les cas, ce dernier assume la pleine responsabilité du certificat.

Article 50.

Délivrance d'un Certificat par un autre Gouvernement.

Tout Gouvernement contractant peut, à la requête du Gouvernement d'un pays dans lequel est immatriculé un navire qui tombe sous le coup de la présente Convention, faire inspecter ce navire et, s'il a constaté que les exigences de la présente Convention sont satisfaites, lui délivrer, sous sa propre responsabilité, un certificat de sécurité ou un certificat de sécurité radiotélégraphique. Tout certificat délivré dans ces conditions 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 l'Article 49 de la présente Convention et doit être accepté de la même façon.

Article 51.

Type des Certificats.

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

Artikel 46.

Seinlamp.

Alle schepen van meer dan 150 ton bruto inhoud moeten, wanneer zij voor de internationale reizen worden gebezigd, eene doelmatige seinlamp aan boord hebben.

Artikel 47.

Richtingzoeker.

Elk passagiersschip van 5,000 ton bruto inhoud en grooter moet binnen twee jaar van af den datum, waarop dit Verdrag in werking treedt, voorzien zijn van een goedgekeurden richtingzoeker (radiokompas), welke voldoet aan de bepalingen van artikel 31 (17) van dit Verdrag.

Artikel 48.

Bemanning.

De Verdragsluitende Regeeringen verbinden zich, ieder voor Hare nationale schepen, bepalingen te handhaven of, indien noodig, te maken, strekkende om te verzekeren, dat, uit een oogpunt van de beveiliging van menschenlevens op zee, alle schepen toereikend zullen zijn bemand met voor hun taak goed bruikbaar, geschikt personeel.

HOOFDSTUK VI. — CERTIFICATEN.

Artikel 49.

Uitreiking van certificaten.

Een certificaat, genaamd *Veiligheidscertificaat*, zal na onderzoek en bezichtiging, worden uitgereikt aan elk passagiersschip, dat op deugdelijke wijze voldoet aan de eischen, gesteld in de Hoofdstukken II, III en IV van dit Verdrag.

Een certificaat, genaamd *Radio-Veiligheidscertificaat*, zal na onderzoek worden uitgereikt aan elk schip, geen passagiersschip zijnde, dat op deugdelijke wijze voldoet aan de eischen, gesteld in Hoofdstuk IV van dit Verdrag.

Een certificaat, genaamd *Certificaat van Vrijstelling*, zal door eene Verdragsluitende Regeering aan elk schip worden uitgereikt, waaraan door Haar vrijstelling is verleend krachtens en in overeenstemming met de bepalingen van de Hoofdstukken II, III en IV van dit Verdrag.

Het onderzoek en de bezichtiging der schepen, voor zooveel betreft het tenuitvoerleggen van de bepalingen van dit Verdrag en van de bijgevoegde Voorschriften, welke op dergelijke schepen van toepassing zijn, alsmede het verlenen van vrijstellingen daarvan, zullen geschieden door ambtenaren van het Land waar het schip thuishoort, onder voorbehoud, dat de Regeering van elk Land het onderzoek en de bezichtiging Harer schepen mag toevertrouwen, hetzij aan voor dat doel door Haar aangewezen experts, hetzij aan door Haar erkende organisaties. In elk geval waarborgt de betrokken Regeering zonder voorbehoud de volledigheid en de doeltreffendheid van het onderzoek en de bezichtiging.

Het Veiligheidscertificaat, het Radio-Veiligheidscertificaat van Vrijstelling zullen worden afgegeven, hetzij door de Regeering van het land waar het schip thuishoort, hetzij door eenig ander persoon of door eenige organisatie, die daartoe volledig door die Regeering is gemachtigd. In ieder geval neemt die Regeering de volle verantwoordelijkheid voor het certificaat op zich.

Artikel 50.

Afgifte van een certificaat door eene andere Regeering.

Eene Verdragsluitende Regeering mag, op verzoek van eene Regeering van een land, waar een schip, dat onder dit Verdrag valt, thuishoort, dit schip doen bezichtigen en wanneer Zij overtuigd is, dat aan de eischen van dit Verdrag is voldaan, aan dit schip een Veiligheidscertificaat of Radio-Veiligheidscertificaat afgeven onder Hare eigen verantwoordelijkheid. Elk certificaat dat onder deze omstandigheden is afgegeven, moet eene verklaring bevatten, stavende, dat het is afgegeven op verzoek van de Regeering van het land, waar het schip thuishoort. Dit certificaat heeft dezelfde waarde en zal op dezelfde wijze worden erkend als een certificaat afgegeven ingevolge artikel 49 van dit Verdrag.

Artikel 51.

Formulier der certificaten.

Alle certificaten zullen worden opgemaakt in de officieele taal of talen van het land dat deze uitreikt.

Le type des certificats doit être conforme aux modèles donnés par la Règle XLVII. Les dispositions typographiques de ces modèles réglementaires doivent être exactement reproduites et les indications portées à la main sur les certificats délivrés ou sur les copies certifiées conformes doivent être écrites en caractères romains et en chiffres arabes.

Les Gouvernements contractants s'engagent à se communiquer mutuellement un nombre suffisant d'exemplaires de leurs certificats pour renseigner leurs fonctionnaires. Cet échange devra se faire, autant que possible, avant le 1^{er} janvier 1932.

Article 52.

Durée de la validité des Certificats.

Les certificats ne doivent pas être délivrés pour une durée de plus de douze mois.

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 dont relève le navire. Une telle prorogation ne doit toutefois être accordée que pour permettre au navire d'achever son voyage de retour à destination de son propre pays et seulement dans le cas où cette mesure apparaîtra comme opportune et raisonnable.

Aucun certificat ne doit être prorogé pour une période de plus de cinq mois et le navire auquel cette prorogation aura été accordée ne sera pas en droit, en vertu de cette prorogation, à son retour dans son pays, de quitter à nouveau ce pays sans avoir renouvelé son certificat.

Article 53.

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.

Article 54.

Contrôle.

Tout navire possédant un certificat délivré en vertu de l'Article 49 ou de l'Article 50 est sujet, dans les ports des autres Etats 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, s'il le faut, de s'assurer que le navire est dans un état de navigabilité correspondant en substance aux indications de ce certificat, c'est-à-dire qu'il se trouve dans un état tel qu'il peut prendre la mer sans danger pour les passagers et l'équipage.

Dans le cas où ce contrôle donne lieu à une intervention quelconque, le fonctionnaire exerçant ce contrôle doit informer immédiatement le Consul du pays où le navire est immatriculé de toutes les circonstances qui ont fait considérer cette intervention comme nécessaire.

Article 55.

Bénéfice de la Convention.

On ne peut réclamer le bénéfice de la présente Convention au profit d'un navire s'il ne possède un certificat régulier et non périmé.

Article 56.

Avenant au Certificat.

Si, au cours d'un voyage particulier, le nombre des personnes (équipage et passagers) présentes à bord est inférieur au nombre maximum que le navire est autorisé à transporter et si, par suite, ce navire a la faculté, conformément aux prescriptions de la présente Convention, d'avoir à bord un nombre d'embarcations de sauvetage ou d'autres engins de sauvetage inférieur à celui qui est inscrit sur le certificat, un avenant peut être délivré par les fonctionnaires ou les autres personnes mandatées et mentionnées aux articles 49 et 52 ci-dessus.

Cet avenant doit mentionner que, dans les circonstances existantes, il n'est dérogé à aucune des dispositions de la présente Convention. Il est annexé au certificat et lui est substitué mais seulement pour tout ce qui concerne les engins de sauvetage. Il n'est valable que pour le voyage particulier en vue duquel il est délivré.

Het formulier van de certificaten moet zijn overeenkomstig de modellen, gegeven in het voorschrift XLVII. De typografische indeling van deze standaard-modellen moet in de afgegeven certificaten of in de gewaarmerkte afschriften daarvan, nauwkeurig worden nagevolgd en de ingeschreven gegevens zullen in de afgegeven certificaten of in de gewaarmerkte afschriften daarvan in Latijnsche letters en Arabische cijfers worden gesteld.

De Verdragsluitende Regeeringen verbinden zich elkander wederkeerig een voldoende aantal formulieren van Hare certificaten ter voorlichting van Hare ambtenaren te verschaffen. Deze uitwisseling moet, voor zooveel mogelijk, vóór 1 Januari 1932 geschieden.

Artikel 52.

Geldigheidsduur der certificaten.

De certificaten zullen slechts voor een termijn van ten hoogste 12 maanden worden uitgereikt.

Indien een schip zich op het oogenblik, dat zijn certificaat afloopt, niet bevindt in een haven van het land, waar het thuishoort, zal door een behoorlijk tot dat doel gemachtigd ambtenaar van dat land verlenging van den geldigheidsduur kunnen worden verleend. Eene dergelijke verlenging zal slechts worden verleend, ten einde mogelijk te maken, dat het schip ter beëindiging van zijne reis naar zijn land terugkeert en alleen in die gevallen, waarin deze maatregel gepast en redelijk blijkt.

Een certificaat kan slechts voor ten hoogste vijf maanden worden verlengd. Deze verlenging zal aan een schip, nadat het in zijn land is teruggekeerd, niet het recht geven dit opnieuw te verlaten alvorens het een nieuw certificaat heeft verkregen.

Artikel 53.

Erkenning van certificaten.

Certificaten, uitgereikt in naam van eene Verdragsluitende Regeering, zullen worden erkend door de andere Verdragsluitende Regeeringen voor alle onderwerpen, waarop dit Verdrag van toepassing is. De andere Verdragsluitende Regeeringen zullen daaraan dezelfde waarde toekennen als aan de certificaten, door Hen aan Hare eigen schepen uitgereikt.

Artikel 54.

Toezicht.

Elk schip, voorzien van certificaten, welke krachtens artikel 49 of artikel 50 door eene Verdragsluitende Regeering zijn uitgereikt, is in havens van de andere Verdragsluitende Staten onderworpen aan het toezicht van ambtenaren, behoorlijk gemachtigd door hunne Regeeringen, voor zoover dit toezicht ten doel heeft zich er van te verzekeren, dat er een geldig certificaat aan boord is en, indien zulks noodig is, dat de toestand van zeewaardigheid van het schip in hoofdzaak overeenkomt met de gegevens van dit certificaat, dat wil zeggen op zoodanige wijze, dat het schip zonder gevaar voor passagiers en bemanning zee zal kunnen kiezen.

Voor het geval, dat dit toezicht aanleiding geeft tot eenig ingrijpen, zal de ambtenaar, die het toezicht uitoefent, onmiddellijk den Consul van het land, waar het schip thuishoort, inlichten omtrent alle omstandigheden, als gevolg waarvan ingrijpen noodig werd geacht.

Artikel 55.

Voorrechten.

Men zal het genot van de voorrechten van dit Verdrag niet kunnen vorderen ten bate van een schip, dat niet in het bezit is van een regelmatig nog geldig certificaat.

Artikel 56.

Aanhangsel van certificaten.

Indien gedurende eene bepaalde reis het schip een kleiner aantal opvarenden (bemanning en passagiers) aan boord heeft dan het maximum aantal, waarvoor het vergunning heeft, en mitsdien de bepalingen van dit Verdrag toelaten een geringer aantal reddingboten en andere reddingmiddelen aan boord te hebben dan in het certificaat is vermeld, zal eene verklaring kunnen worden afgegeven door de ambtenaren of door andere daartoe gemachtigde personen, als hierboven in de artikelen 49 en 52 zijn aangegeven.

Deze verklaring moet inhouden, dat in de gegeven omstandigheden van geen der bepalingen van dit Verdrag is afgeweken. Zij moet worden gehecht aan het certificaat en moet daarvoor in de plaats worden gesteld, voor zoover de reddingmiddelen aangaat. Zij zal slechts geldig zijn voor de bepaalde reis, met het oog waarop zij is afgegeven.

CHAPITRE VII. — DISPOSITIONS GÉNÉRALES.

Article 57.

Equivalence.

Lorsque dans la présente Convention il est prévu que l'on doit placer ou avoir à bord une installation, un dispositif ou un appareil particulier 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 remplacement, de toute autre installation, dispositif ou appareil, ou un certain type d'installation, de dispositif ou d'appareil, ou tout autre arrangement, à la condition que l'Administration en question se soit assurée, par des essais convenables, 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 la présente Convention.

Toute Administration qui accepte dans ces conditions une installation, un dispositif ou un appareil nouveau, ou un type nouveau d'installation, de dispositif ou d'appareil, ou une nouvelle disposition doit en donner connaissance aux autres Administrations et leur en communiquer, sur demande, la description détaillée en même temps qu'un rapport sur les essais effectués.

Article 58.

Lois, Règlements, Rapports.

Les Gouvernements contractants s'engagent à se communiquer les uns aux autres :

1) Le texte des lois, décrets et règlements qui auront été promulgués sur les différentes matières qui rentrent dans le champ de la présente Convention.

2) Tous les rapports officiels ou résumés officiels de rapports dont ils pourraient disposer, dans la mesure où ces documents montrent 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.

Le Gouvernement du Royaume-Uni de la Grande-Bretagne et de l'Irlande du Nord est invité à servir d'intermédiaire pour rassembler tous ces renseignements et les porter à la connaissance des autres Gouvernements contractants.

Article 59.

Mesures prises après accords.

Dans le cas où la présente Convention prévoit qu'une mesure peut être prise après un accord entre tous les Gouvernements contractants, ou seulement quelques-uns d'entre eux, le Gouvernement du Royaume-Uni de la Grande-Bretagne et de l'Irlande du Nord est invité à se mettre en rapport avec les autres Gouvernements contractants dans le but de savoir s'ils acceptent les propositions qui pourraient être faites par un quelconque des Gouvernements contractants, en vue de la réalisation de semblables mesures et, en outre, d'informer les autres Gouvernements contractants du résultat de la consultation à laquelle il sera ainsi procédé.

Article 60.

Traités et Conventions antérieurs.

1. La présente Convention remplace et annule la Convention pour la Sauvegarde de la Vie Humaine en Mer, signée à Londres, le 20 janvier 1914.

2. 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 complet effet pendant la durée qui leur est assignée en ce qui concerne :

a) Les navires auxquels la présente Convention ne s'applique pas;

b) Les navires auxquels la présente Convention s'applique en ce qui concerne les points qui ne font pas l'objet de prescriptions expresses dans la présente Convention.

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.

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

HOOFDSTUK VII. — ALGEMEENE BEPALINGEN.

Artikel 57.

Gelijkwaardigheid.

Waar dit Verdrag voorschrijft, dat een bepaald onderdeel, een instrument of een toestel of een bepaald type van dergelijke onderdelen, instrumenten of toestellen op een schip aanwezig zal moeten zijn of aan boord zal worden geplaatst of dat eene bijzondere inrichting zal worden gekozen, kan elke Administratie in plaats daarvan elk ander onderdeel, instrument of toestel of type daarvan en elke andere inrichting goedkeuren, onder voorwaarde, dat zij zich door geschikte proeven heeft overtuigd, dat het onderdeel, het instrument of het toestel of het type daarvan, dan wel de inrichting, welke de voorgeschrevene zal vervangen, ten minste even doelmatic is als die, in dit Verdrag in bijzonderheden vermeld.

Elke Administratie, die op deze wijze een nieuw onderdeel, nieuw instrument of toestel of een nieuw type daarvan, dan wel eene nieuwe inrichting goedkeurt, zal dit feit aan de overige Administraties mededeelen en, indien zulks wordt verzocht, de bijzonderheden daaromtrent, vergezeld van een verslag over de genomen proeven.

Artikel 58.

Wetten, Reglementen, Verslagen.

De Verdragsluitende Regeeringen verbinden zich elkander mede te deelen :

1) Den tekst van wetten, besluiten en reglementen, welke zullen zijn uitgevaardigd ten aanzien van de verschillende onderwerpen, welke onder dit Verdrag vallen;

2) Alle beschikbare officieele verslagen of officieele overzichten van verslagen, voor zoover zij de uitkomsten van de maatregelen van dit Verdrag aangeven, onder voorwaarde, wel te verstaan, dat dergelijke verslagen of overzichten geen vertrouwelijk karakter hebben.

De Regeering van het Vereenigd Koninkrijk van Groot-Britannië en Noord-Ierland wordt uitgenoodigd hare bemiddeling te verleenen om al deze inlichtingen te verzamelen en ter kennis te brengen van de andere Verdragsluitende Regeeringen.

Artikel 59.

Maatregelen te nemen na bereikte overeenstemming.

Waar dit Verdrag voorziet, dat een maatregel genomen kan worden, nadat tusschen alle dan wel eenige Verdragsluitende Regeeringen overeenstemming is verkregen, wordt de Regeering van het Vereenigd Koninkrijk van Groot-Britannië en Noord-Ierland uitgenoodigd om, indien eene bepaalde Verdragsluitende Regeering voorstellen doet, om een dergelijken maatregel te verwezenlijken, zich in verbinding te stellen met de andere Verdragsluitende Regeeringen met het doel zich te vergewissen of zij deze voorstellen aannemen en tevens om de andere Verdragsluitende Regeeringen in te lichten, omtrent den uitslag van het op deze wijze ingestelde onderzoek.

Artikel 60.

Vroegere verdragen en overeenkomsten.

1. Dit Verdrag vervangt het Verdrag voor de Beveiliging van Menschenlevens op Zee, dat te Londen op 20 Januari 1914 geteekend werd en heft dit op.

2. Alle andere verdragen, overeenkomsten en schikkingen, welke met betrekking tot de veiligheid op zee of aangelegenheden, daaronder behorende, reeds vroeger tusschen Regeeringen — ondertekenaars van dit Verdrag — werden gesloten, zullen gedurende het tijdvak, waarvoor zij zijn aangegaan, geheel en volledig van kracht blijven :

a) Voor de schepen, waarop dit Verdrag niet van toepassing is :

b) Voor de schepen, waarop dit van toepassing is voor de onderwerpen, waarin het Verdrag niet uitdrukkelijk heeft voorzien.

Voor zoover zulke verdragen, overeenkomsten of schikkingen echter in strijd zijn met de bepalingen van dit Verdrag, zullen deze laatste den voorrang hebben.

3. Alle onderwerpen, welke niet uitdrukkelijk in dit Verdrag voorzien zijn, blijven onderworpen aan de nationale wetgeving van de Verdragsluitende Regeeringen.

Article 61.

Modifications, Conférences futures.

1. Les modifications à la présente Convention qui pourraient être considérées comme des améliorations utiles ou nécessaires, peuvent en tout temps être proposées par un Gouvernement contractant au Gouvernement du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et de l'Irlande du Nord. Ces propositions doivent être communiquées par ce dernier à tous les autres Gouvernements contractants et, si l'une quelconque de ces modifications est acceptée par tous les Gouvernements contractants (y compris les Gouvernements ayant déposé des ratifications ou adhésion qui ne sont pas encore devenues effectives), la présente Convention doit être modifiée en conséquence.

2. Des conférences ayant pour objet la révision de la présente Convention se tiendront aux dates et lieux dont pourront convenir les Gouvernements contractants.

Une telle Conférence doit être convoquée par le Gouvernement du Royaume-Uni de la Grande Bretagne et de l'Irlande du Nord, chaque fois que, la présente Convention ayant été en vigueur pendant cinq ans, un tiers des Gouvernements contractants en exprime le désir.

CHAPITRE VIII. — DISPOSITIONS FINALES.

Article 62.

Application aux Colonies, etc.

1. Un Gouvernement contractant peut, au moment de la signature, de la ratification ou de l'adhésion, ou ultérieurement, notifier par une déclaration écrite adressée au Gouvernement du Royaume-Uni de la Grande Bretagne et de l'Irlande du Nord, son intention d'appliquer la présente Convention dans toutes ses colonies, territoires d'outre-mer, protectorats ou pays sous souveraineté ou mandat, ou dans certains d'entre eux. La présente Convention doit s'appliquer dans tous les territoires désignés dans une telle déclaration, deux mois après la date à laquelle elle aura été reçue, mais à défaut d'une telle déclaration, la présente Convention ne s'appliquera dans aucun de ces territoires.

2. Un Gouvernement contractant peut, à toute époque, par déclaration écrite, adressée au Gouvernement du Royaume-Uni de la Grande Bretagne et de l'Irlande du Nord, faire connaître son intention de faire cesser l'application de la présente Convention dans toutes ses colonies, territoires d'outre-mer, protectorats ou territoires sous suzeraineté ou mandat, ou dans certains d'entre eux, auxquels la présente Convention aura dû être appliquée pour une période de cinq ans au moins, conformément aux dispositions du paragraphe précédent. Dans ce cas, la présente Convention doit cesser de s'appliquer dans tous les territoires mentionnés un an après la date de la réception de cette déclaration par le Gouvernement du Royaume-Uni de la Grande Bretagne et de l'Irlande du Nord.

3. Le Gouvernement du Royaume-Uni de la Grande Bretagne et de l'Irlande du Nord doit informer tous les autres Gouvernements contractants de l'application de la présente Convention dans toute colonie, territoire d'outre-mer, protectorat ou territoire sous suzeraineté ou mandat, conformément aux dispositions du paragraphe 1 du présent article et de la cessation de cette application, conformément aux dispositions du paragraphe 2, en spécifiant dans chaque cas, la date à partir de laquelle la présente Convention est devenue ou cessera d'être applicable.

Article 63.

Textes authentiques. Ratification.

La présente Convention dont les textes en anglais et en français sont l'un et l'autre authentiques porte la date de ce jour.

La présente Convention doit être ratifiée.

Les actes de ratification doivent être déposés dans les archives du Gouvernement du Royaume-Uni de la Grande Bretagne et de l'Irlande du Nord, qui notifiera à tous les autres Gouvernements signataires ou adhérents, toutes les ratifications déposées, ainsi que la date de leur dépôt.

Article 64.

Adhésion.

Un Gouvernement (autre que le Gouvernement d'un territoire auquel l'Article 62 s'applique), au nom duquel la présente Convention n'a pas été signée, est admis à y adhérer à toute époque après l'entrée en vigueur de la dite Convention. Les adhésions peuvent se faire par des notifications écrites adressées au Gouvernement du Royaume-Uni de la Grande Bretagne et de l'Irlande du Nord. Ces adhésions doivent prendre effet trois mois après la date de leur réception.

Le Gouvernement du Royaume-Uni de la Grande Bretagne et de l'Irlande du Nord doit informer tous les Gouvernements signataires

Artikel 61.

Wijzigingen, toekomstige conferenties.

1. Wijzigingen van dit Verdrag, die nuttig geacht zouden kunnen worden, of noodzakelijke verbeteringen, kunnen te allen tijde door eene der Verdragsluitende Regeeringen worden voorgesteld aan de Regeering van het Vereenigd Koninkrijk van Groot-Britannië en Noord-Ierland. Zulke voorstellen zullen door deze Regeering aan alle andere Verdragsluitende Regeeringen worden medegedeeld en wanneer wijzigingen, onverschillig welke, door alle Verdragsluitende Regeeringen (daaronder begrepen Regeeringen wier besluit tot bekrachtiging en toetreding tot het Verdrag is nedergelegd, doch niet in werking is getreden) zijn aangenomen, zal dit Verdrag overeenkomstig worden gewijzigd.

2. Conferenties met het doel om dit Verdrag te herzien zullen ten tijde en ter plaasse worden gehouden, als door de Verdragsluitende Regeeringen zal worden overeengekomen.

Eene Conferentie voor dit doel zal door de Regeering van het Vereenigd Koninkrijk van Groot-Britannië en Noord-Ierland worden bijeengeroepen, telkenmale wanneer, nadat dit Verdrag vijf jaar in werking is geweest, een derde deel van de Verdragsluitende Regeeringen den wensch daartoe te kennen geeft.

HOOFDSTUK VIII. — SLOTBEPALINGEN.

Artikel 62.

Toepassing op Koloniën, enz.

1. Eene Verdragsluitende Regeering kan, hetzij op het oogenblik van onderteekening, bekrachtiging of toetreding, hetzij later door middel van eene geschreven verklaring, gericht aan de Regeering van het Vereenigd Koninkrijk van Groot-Britannië en Noord-Ierland, haar wensch te kennen geven, dat dit Verdrag van toepassing zal zijn, hetzij in al haar koloniën, overzeesche gewesten, protectoraten, gebieden onder suzeriniteit of mandaatgebieden, hetzij in enkele daarvan. Dit Verdrag zal in dat geval twee maanden na den datum van ontvangst van zulk eene verklaring van toepassing zijn in alle in die verklaring genoemde gebieden. Indien echter eene dergelijke verklaring achterwege blijft, zal dit Verdrag in geen dezer gebieden van toepassing zijn.

2. Indien dit Verdrag, ingevolge de bepalingen van het vorige lid ten minste voor een tijdvak van vijf jaar van toepassing is geweest, kan eene Verdragsluitende Regeering te allen tijde door middel van eene schriftelijke kennisgeving, gericht aan de Regeering van het Vereenigd Koninkrijk van Groot-Britannië en Noord-Ierland, haar wensch te kennen geven om die toepassing, hetzij voor alle, hetzij voor enkele van haar koloniën, overzeesche gewesten, protectoraten, gebieden onder suzeriniteit of mandaatgebieden te doen eindigen. In zulk een geval zal dit Verdrag, één jaar na den datum van ontvangst van deze kennisgeving door de Regeering van het Vereenigd Koninkrijk van Groot-Britannië en Noord-Ierland ophouden van toepassing te zijn in alle gebieden, in de kennisgeving genoemd.

3. De Regeering van het Vereenigd Koninkrijk van Groot-Britannië en Noord-Ierland zal alle Verdragsluitende Regeeringen mededeeling doen van de toepassing van dit Verdrag, ingevolge de bepalingen van lid 1 van dit artikel, in elke kolonie, elk overzeesch gewest of protectoraat, elk gebied onder suzeriniteit of mandaatgebied, zoodra van beëindiging van deze toepassing ingevolge de bepalingen van lid 2, onder vermelding van den datum, waarop dit verdrag van toepassing is geworden, dan wel opgehouden heeft van toepassing te zijn.

Artikel 63.

Oorspronkelijke teksten. Bekrachtiging.

Dit Verdrag, waarvan de Engelsche en de Fransche tekst beide gelijkwaardig zijn, zal gedagteekend worden op heden.

Dit Verdrag moet worden bekrachtigd.

De bekrachtigingsoorkonden zullen worden nedergelegd in de archieven van de Regeering van het Vereenigd Koninkrijk van Groot-Britannië en Noord-Ierland, welke aan alle Regeeringen, die het Verdrag hebben geteekend, of er toe zijn toegetreden, mededeeling zal doen van alle bekrachtigingen, zoodra van den datum van hare nederlegging.

Artikel 64.

Toetreding.

Eene Regeering (met uitzondering van de Regeeringen van gebieden, waarop artikel 62 van toepassing is), in wier naam dit Verdrag niet is onderteekend, zal, nadat het Verdrag in werking is getreden, te allen tijde kunnen toetreden. Deze toetreding kan geschieden door middel van eene schriftelijke kennisgeving, gericht aan de Regeering van het Vereenigd Koninkrijk van Groot-Britannië en Noord-Ierland en zal volledig gevolg hebben drie maanden na ontvangst van deze kennisgeving.

De Regeering van het Vereenigd Koninkrijk van Groot-Britannië en Noord-Ierland zal alle Regeeringen, welke het Verdrag hebben

et adhérents de toutes les adhésions reçues et de la date de leur réception.

Un Gouvernement qui se propose d'adhérer à la présente Convention mais qui désire ajouter une zone à celles spécifiées à l'Annexe de l'Article 28, doit, avant de notifier son adhésion, informer de ce désir le Gouvernement du Royaume-Uni de la Grande Bretagne et de l'Irlande du Nord afin que celui-ci la communique à tous les Gouvernements Contractants. Si tous les Gouvernements Contractants signifient leur accord sur cette demande, la dite zone doit être ajoutée à celles qui sont mentionnées à l'annexe précitée lorsque le Gouvernement en question notifiera son adhésion.

Article 65.

Date d'entrée en vigueur.

La présente Convention entrera en vigueur le 1^{er} juillet 1931, entre les Gouvernements qui auront, à cette date, déposé leur ratification et à la condition qu'au moins cinq ratifications aient été déposées au Gouvernement du Royaume-Uni de la Grande-Bretagne et de l'Irlande du Nord. Au cas où cinq ratifications n'auraient pas été déposées à cette date, la présente Convention entrera en vigueur trois mois après la date à laquelle la cinquième ratification aura été déposée. Les ratifications 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 66.

Dénouciation.

La présente Convention peut être dénoncée au nom de 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 est entrée en vigueur pour le Gouvernement en question. La dénonciation sera effectuée par une notification écrite adressée au Gouvernement du Royaume-Uni de la Grande Bretagne et de l'Irlande du Nord; celui-ci notifiera à tous les autres Gouvernements contractants toutes les dénonciations reçues et la date de leur réception.

Une dénonciation prendra effet douze mois après la date à laquelle cette notification aura été reçue par le Gouvernement du Royaume-Uni de la Grande Bretagne et de l'Irlande du Nord.

En foi de quoi, les Plénipotentiaires ont apposé ci-dessous leur signature.

Fait à Londres ce trente et unième jour du mois de mai 1929, en un seul exemplaire, qui doit être déposé dans les Archives du Gouvernement du Royaume-Uni de la Grande Bretagne et de l'Irlande du Nord, lequel doit en transmettre des copies certifiées conformes à tous les Gouvernements signataires.

STHAMER.
GUSTAV KOENIGS.
ARTHUR WERNER.
WALTER LAAS.
OTTO RIESS.
HERMANN GIESS.
HUGO DOMINIK.
HENRY JAMES PEAKES.
THOMAS FREE.
A. DE GERLACHE DE GOMERY.
G. DE WINNE.
A. JOHNSTON.
LUCIEN PACAUD.
EMIL KROGH.
V. LORCK.
JAVIER DE SALAS.
JOHN WHELAN DULANTY.
E. C. FOSTER.
WALLACE H. WHITE.
ARTHUR J. TYLER.
CHARLES M. BARNES.
GEO. H. ROCK.
CLARENCE S. KEMPF.
DICKERSON N. HOOVER.
W. D. TERRELL.
JOHN G. TAWRESEY.
HERBERT B. WALKER.
CHARLES A. MC ALLISTER.
GUSTAF WREDE.
V. BERGMAN.
KARL KURTEN.
RIO.
A. HAARBLIICHER.
JEAN MARIE.
F. THOUROUD.
H. W. RICHMOND.

ondertekend of daartoe zijn toegetreden, mededeeling doen van alle toetredingen, waarvan bericht is ontvangen, zoomede van den datum van ontvangst van deze mededeelingen.

Eene Regeering, welke het voornemen heeft tot dit Verdrag toe treden, maar een zone wenscht toe te voegen aan die, welke nader omschreven zijn in het aanhangsel van artikel 28, zal, voordat zij van hare toetreding bericht geeft, de Regeering van het Vereenigd Koninkrijk van Groot-Britannië en Noord-Ierland omtrent haar wensch inlichten, opdat deze hiervan mededeeling doet aan alle andere Verdragsluitende Regeeringen. Indien alle Verdragsluitende Regeeringen verklaren, dat zij hare goedkeuring daaraan hechten, zal, indien de betrokken Regeering daarna hare toetreding bericht, de bepaalde zone gevoegd worden bij die, welke in bovengenoemd aanhangsel zijn genoemd.

Artikel 65.

Datum van in werking treden.

Dit Verdrag zal op 1 Juli 1931 in werking treden tusschen de Regeeringen, die op dien datum hare bekrachtigingen hebben nedergelegd, op voorwaarde, dat ten minste vijf bekrachtigingen bij de Regeering van het Vereenigd Koninkrijk van Groot-Britannië en Noord-Ierland zijn nedergelegd. Indien op dien datum geen vijf bekrachtigingen zullen zijn nedergelegd, zal dit Verdrag drie maanden na den datum, waarop de vijfde bekrachtiging is nedergelegd, in werking treden. Bekrachtigingen, welke na den datum van in werking treden van dit Verdrag worden nedergelegd, zullen drie maanden na den datum van ontvangst volledig gevolg hebben.

Artikel 66.

Opzegging.

Dit Verdrag kan te allen tijde door of vanwege elke Verdragsluitende Regeering worden opgezegd, nadat vijf jaar zijn verlopen sinds den datum, waarop het voor de betrokken Regeering in werking is getreden. Opzegging zal geschieden door middel van eene schriftelijke kennisgeving, gericht aan de Regeering van het Vereenigd Koninkrijk van Groot-Britannië en Noord-Ierland, die aan alle andere Verdragsluitende Regeeringen van alle ontvangen opzeggingen, zoomede van den datum van ontvangst daarvan, zal kennis geven.

Eene opzegging zal twaalf maanden na den datum, waarop de kennisgeving daaromtrent door de Regeering van het Vereenigd Koninkrijk van Groot-Britannië en Noord-Ierland is ontvangen, volledig gevolg hebben.

Ter oorkonde waarvan de Gevolmachtigden hieronder hebben geteekend.

Gedaan te Londen den een en dertigsten Mei 1929 in één enkel exemplaar, dat nedergelegd zal blijven in de archieven van de Regeering van het Vereenigd Koninkrijk van Groot-Britannië en Noord-Ierland, die gewaarmerkte eensluidende afschriften daarvan aan alle onderteekenende Regeeringen zal doen toekomen.

WESTCOTT ABELL.
A. L. AYRE.
F. W. BATE.
C. H. BOYD.
WILLIAM C. CURRIE.
A. J. DANIEL.
NORMAN HILL.
C. HIPWOOD.
A. MORRELL.
G. L. CORBETT.
E. V. WHISH.
MANSUKHLAL ATMARAM MASTER.
GIULIO INGIANNI.
ALBERTO ALESSIO.
DELFINO ROGERI DI VILLANOVA.
TORQUATO C. GIANNINI.
FRANCESCO MARENA.
ERNESTO FERRETTI.
G. GNEME.
LUIGI BIANCHERI.
YUKIO YAMAMOTO.
SHICHIHEI OTA.
ITARO ISHII.
B. VOGT.
L. T. HANSEN.
ARTH. H. MATHIESEN.
C. FOCK.
C. H. DE GOEJE.
A. VAN DRIEL.
J. A. BLAND-V.-D.-BERG.
PHS. VAN OMMEREN.
H. G. J. ULLKENS.
ERIK PALMSTIERNA.
NILS GUSTAF NILSSON.
J. ARENS.
K. BOGQ.

ANNEXE I.

REGLEMENT.

CONSTRUCTION.

Règle I.

Définitions.

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

La *ligne de charge maximum de compartimentage* est celle qui correspond au tirant d'eau le plus élevé.

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

3) 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.

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

5) La *ligne de surimmersion* est une ligne tracée sur le bordé, à 76 millimètres (3 pouces) au-dessous de l'intersection de la surface extérieure du bordé avec la surface supérieure du pont de cloisonnement, en abord, parallèlement à ce pont.

6) Le *tirant d'eau* est la distance verticale du dessus de la quille au milieu, à la ligne de charge de compartimentage considérée.

7) 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 surimmersion sera mesuré seulement jusqu'à la hauteur de cette ligne.

8) La *tranche des machines* s'étend entre le dessus de la quille et la ligne de surimmersion, 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.

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

Pour l'application des prescriptions des Règles III et IV, 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.

10) Dans tous les cas, les *volumes* doivent être les volumes hors membres.

Règle II.

Longueur envahissable.

1) 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.

2) 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 les conditions hypothétiques définies par la Règle III, sans que le navire s'immerge au delà de la ligne de surimmersion.

3) 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, jusqu'à laquelle, compte tenu de l'immersion et du changement d'assiette qui peuvent résulter d'une avarie, la muraille du navire et les cloisons correspondantes sont maintenues étanches.

Règle III.

Perméabilité.

1) Les hypothèses visées à la Règle II sont relatives aux perméabilités des volumes, limités supérieurement à la ligne de surimmersion.

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

- a) la tranche des machines, comme définie par la Règle I (8);
- b) la partie du navire à l'avant de la tranche des machines, et
- c) la partie du navire à l'arrière de la tranche des machines.

BIJLAGE I.

VOORSCHRIFTEN.

CONSTRUCTIE.

Voorschrift I.

Omschrijvingen.

1) De *indeelingslastlijn* is de lastlijn, gebruikt bij de vaststelling van de waterdichte indeeling van het schip.

De *bovenste indeelingslastlijn* is die, welke bij den grootsten diepgang behoort.

2) De *lengte van het schip* is de lengte, gemeten tusschen de loodlijnen aan de einden van de *bovenste indeelingslastlijn*.

3) De *breedte van het schip* is de grootste breedte, gemeten op den buitenkant der spanten, op of beneden de bovenste indeelingslastlijn.

4) Het *schottendek* is het bovenste dek tot waar de waterdichte dwarsschotten zijn opgetrokken.

5) De *indompelingsgrenslijn* is eene lijn, evenwijdig aan en op een afstand van 76 millimeter (3 duim) onder de aansnijding van het schottendek met het scheepsboord op dit boord getrokken gedacht.

6) De *diepgang* is de verticale afstand van den bovenkant van de kiel tot de indeelingslastlijn, gemeten op het midden van de lengte.

7) De *permeabiliteit* van eene ruimte is het percentage van den inhoud van die ruimte, dat door water kan worden ingenomen.

De inhoud van eene ruimte, welke zich tot boven de indompelingsgrenslijn uitstrekt, zal slechts worden gemeten tot op gelijke hoogte met die lijn.

8) Het *voortstuwingsgedeelte* wordt geacht zich uit te strekken van den bovenkant van de kiel tot de indompelingsgrenslijn en tusschen de uiterste hoofddwarsschotten, welke de ruimte begrenzen, bestemd voor de plaatsing van hoofd- en hulpvoortstuwingswerktuigen, eventueel aanwezig zijnde stoomketels en alle vaste kolenruimen.

9) *Passagiersruimten* zijn die ruimten, welke zijn ingericht voor de huisvesting van en het gebruik door passagiers, met uitzondering van ruimten voor bagage, voorraden, levensmiddelen en post.

Voor de toepassing van de Voorschriften III en IV zullen de ruimten, welke onder de indompelingsgrenslijn voor de huisvesting van en het gebruik door de bemanning zijn ingericht, als passagiersruimten worden beschouwd.

10) In elk geval zullen *inhouden* tot buitenkant spanten worden gemeten.

Voorschrift II.

Vulbare lengte.

1) De vulbare lengte zal voor elk punt van de scheepslengte worden bepaald door eene wijze van berekening, waarbij de vorm, de diepgang en andere bijzondere kenmerken van het schip in aanmerking worden genomen.

2) In een schip met een doorlopend schottendek, is de vulbare lengte op een bepaald punt het maximum gedeelte der scheepslengte, dat als midden het bedoelde punt heeft, en over welke lengte het schip onder de omstandigheden, welke hieronder in Voorschrift III zijn aangenomen en omschreven, kan vloeropen, zonder dat het dieper dan tot de indompelingsgrenslijn inzinkt.

3) Voor een schip, dat geen doorlopend schottendek heeft, moet, rekening houdend met de mate van inzinking en stuur- of koplust na beschadiging, de vulbare lengte op eenig punt worden bepaald tot eene aangenomen doorlopende indompelingsgrenslijn, tot welke de scheepsboorden en de schotten waterdicht zijn opgetrokken.

Voorschrift III.

Permeabiliteit.

1. De aangenomen omstandigheden, welke in Voorschrift II zijn genoemd, hebben uitsluitend betrekking op de permeabiliteit van ruimten onder de indompelingsgrenslijn.

Bij de bepaling van de vulbare lengten, zal men eene gelijke, gemiddelde permeabiliteit aannemen voor de geheele lengte van elk der navolgende gedeelten van het schip onder de indompelingsgrenslijn :

- a) Het voortstuwingsgedeelte, als omschreven in Voorschrift I (8);
- b) Het gedeelte, gelegen vóór het voortstuwingsgedeelte;
- c) Het gedeelte, gelegen achter het voortstuwingsgedeelte.

2.) — a) Pour les navires à vapeur, la perméabilité uniforme moyenne de la tranche des machines sera calculée par la formule

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

dans laquelle :

a = volume des espaces à passagers suivant la définition de la Règle I (9), 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.

b) Pour les navires qui ont des moteurs à combustion interne, la perméabilité moyenne uniforme sera égale à la valeur donnée par la formule précédente augmentée de 5.

c) 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 ce calcul direct, la perméabilité des espaces affectés aux passagers définis par la Règle I (9) 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 réservoirs sera fixée aux valeurs approuvées dans chaque cas par l'Administration.

3) 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

$$65 + 35 \frac{a}{v}$$

dans laquelle :

a = volume des espaces à passagers, suivant la définition de la Règle I (9), qui sont situés sous la ligne de surimmersion, en avant (ou en arrière) de la tranche des machines, et

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.

4) Si un compartiment, dans un entrepont, entre deux cloisons étagées 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 IV.

Longueur admissible des compartiments.

1) *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 :

a) A mesure que la longueur du navire augmente, et

b) 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 I (2).

L en mètres.

$$A = \frac{58,2}{L - 60} + 0,18 \quad (L = 151 \text{ et au-dessus}). \quad (I)$$

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

L en pieds.

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

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

2. a) Voor stoomschepen zal de gelijke, gemiddelde permeabiliteit over het geheele voortstuwingsgedeelte worden bepaald door de formule :

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

waarin :

a = de inhoud van de passagiersruimten, als omschreven in Voorschrift I (9), welke binnen de begrenzing van het voortstuwingsgedeelte onder de indompelingsgrenslijn zijn gelegen;

c = de inhoud van de tusschendeckruimten, welke binnen de begrenzing van het voortstuwingsgedeelte onder de indompelingsgrenslijn zijn gelegen, en bestemd zijn voor de berging van lading, steenkolen of voorraden.

v = de totale inhoud van het voortstuwingsgedeelte onder de indompelingsgrenslijn.

b) Voor schepen, welke door verbrandingsmotoren worden voortgestuwd, zal de gelijke, gemiddelde permeabiliteit 5 grooter worden genomen dan het getal, volgens de voorgaande formule verkregen.

c) Wanneer ten genoegen van de Administratie wordt aangetoond, dat de gemiddelde permeabiliteit, zooals deze door rechtstreeksche berekening is bepaald, kleiner is dan die, welke door de formule wordt verkregen, mag de berekende waarde in plaats van deze laatste worden benut. Bij dergelijke rechtstreeksche berekeningen moet de permeabiliteit van passagiersruimten, gelijk deze in Voorschrift I (9) zijn omschreven, gesteld worden op 95, deze der ruimten bestemd voor goederen, kolen en voor scheepsproviand, op 60 en die van dubbele bodem-, brandstofolie- en andere tanks op zoodanige waarden, als voor elk geval door de Administratie zal worden goedgekeurd.

3. De gelijke, gemiddelde permeabiliteit over de geheele lengte van het gedeelte vóór (dan wel achter) het voortstuwingsgedeelte zal worden bepaald met behulp van de formule :

$$65 + 35 \frac{a}{v}$$

Waarin :

a = de inhoud van de passagiersruimten, als omschreven in Voorschrift I (9), welke onder de indompelingsgrenslijn vóór of achter het voortstuwingsgedeelte zijn gelegen;

v = de geheele inhoud van het gedeelte van het schip, welke onder de indompelingsgrenslijn vóór (of achter) het voortstuwingsgedeelte is gelegen.

4. Indien eene tusschendecksafdeling tusschen twee waterdichte dwarschotten eene passagiers- of bemanningsruimte bevat, zal deze geheele afdeling met uitzondering van elk gedeelte, dat volkomen door vaste, stalen schotten is ingesloten en voor andere doeleinden is bestemd, als passagiersruimte worden beschouwd. Indien intusschen de bedoelde passagiers- of bemanningsruimte volkomen binnen vaste, stalen schotten is ingesloten, zal slechts de aldus ingesloten ruimte als passagiersruimte moeten worden beschouwd.

Voorschrift IV.

Toelaatbare lengte van afdelingen.

1) *Indeelingsfactor.* — De grootst toelaatbare lengte van eene afdeling, welke haar midden in eenig punt van de lengte van het schip heeft, wordt uit de vulbare lengte verkregen door deze te vermenigvuldigen met een bepaalden factor, welke de *indeelingsfactor* wordt genoemd.

De indeelingsfactor zal afhankelijk van de lengte van het schip zijn en zal voor eene gegeven lengte met den aard van den dienst, waarvoor het schip bestemd is, veranderen. Hij zal op eene regelmatige wijze doorlopend afnemen :

a) Naarmate de scheepslengte toeneemt, en

b) Van een factor A, welke toepasselijk is op schepen, welke hoofdzakelijk bestemd zijn voor het vervoer van lading, tot een factor B, welke toepasselijk is op schepen, welke in de eerste plaats bestemd zijn voor het vervoer van passagiers.

De veranderingen van de factoren A en B worden uitgedrukt door de volgende formules (i) en (ii), waarin L de lengte van het schip voorstelt, zooals deze in Voorschrift I (2) is omschreven :

L in meters.

$$A = \frac{58,2}{L - 60} + 0,18 \quad (L = 131 \text{ en grooter}) \quad (I)$$

$$B = \frac{30,3}{L - 42} + 0,18 \quad (L = 79 \text{ en grooter}) \quad (II)$$

L in voeten.

$$A = \frac{190}{L - 198} + 0,18 \quad (L = 430 \text{ en grooter}) \quad (I)$$

$$B = \frac{100}{L - 138} + 0,18 \quad (L = 260 \text{ en grooter}) \quad (II)$$

(2) *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 :

Cs = le Critérium;

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

M = le volume de la tranche des machines, défini par la Règle I (8), 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 I (9);

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

P_i = le produit KN;

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

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-dessus de la ligne de surimmersion, on peut prendre pour P_i la valeur la plus faible des deux, sous réserve que cette valeur ne soit pas inférieure au deux tiers de KN.

Si P_i est plus grand que P on aura

$$C_s = 72 \frac{M + 2P_i}{V + P_i - P} \quad (\text{iii})$$

et dans les autres cas

$$C_s = 72 \frac{M + 2P}{V} \quad (\text{iv})$$

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

3) *Prescriptions pour le Compartimentage.* -- a) *Le cloisonnement en arrière de la cloison d'abordage* des navires ayant une longueur de 131 mètres (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); de ceux qui ont un critérium au moins égal à 123, par le facteur B donné par la formule (ii); enfin, 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 :

$$F = A - \frac{(A - B)(C_s - 23)}{100} \quad (\text{v})$$

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.

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

$$S = \frac{5574 - 25L}{15} \quad (\text{L en mètres}) \quad \frac{9582 - 20L}{54} \quad (\text{L en pieds})$$

doit être déterminé par un facteur égal à l'unité, de ceux dont le critérium est égal ou supérieur à 123, par le facteur B donné par la formule (ii), enfin, 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 :

$$F = 1 - \frac{(1 - B)(C_s - S)}{125 - S} \quad (\text{vi})$$

c) *Le cloisonnement en arrière de la cloison d'abordage* des navires ayant moins de 131 mètres (430 pieds) de longueur, mais pas moins de 79 mètres (260 pieds) dont le critérium est moindre que S, et de tous les navires ayant moins de 79 mètres (260 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

2) *Critérium van dienst.* -- Voor een schip van gegeven lengte zal de geëigende indeelingsfactor bepaald worden met behulp van het getal, dat het Critérium van Dienst (hieronder Critérium getal genoemd) aanduidt, zooals dit door de volgende formules (iii) en (iv) wordt gegeven, waarin :

Cs = het Critérium getal;

L = de lengte van het schip, als in Voorschrift I (2) is omschreven;

M = de inhoud van het voortstuwingsgedeelte als in Voorschrift I (8) is omschreven, met daaraan toegevoegd de inhoud van alle vaste brandstofruimten, welke zich boven den dubbelen bodem en vóór of achter het voortstuwingsgedeelte mochten bevinden;

P = de gezamenlijke inhoud van de passagiersruimte onder de indompelingsgrenslijn, als in Voorschrift I (9) is omschreven;

V = de geheele inhoud van het schip onder de indompelingsgrenslijn;

P_i = KN, waarin :

N = aantal passagiers, waarvoor het schip een certificaat heeft;

K = 0,056 L, voor L in meters en V in kubieke meters opgegeven;

K = 0,6 L, voor L in voeten en V in kubieke voeten opgegeven.

Wanneer de waarde van KN grooter is dan de som van P en van den geheelen inhoud van de werkelijke passagiersruimten boven de indompelingsgrenslijn mag de laagste waarde worden genomen, mits de grootte van de gebruikte waarde P, niet kleiner is dan 2/3 KN.

Wanneer P_i grooter is dan P :

$$C_s = 72 \frac{M + 2P_i}{V + P_i - P} \quad (\text{iii})$$

en in andere gevallen :

$$C_s = 72 \frac{M + 2P}{V} \quad (\text{iv})$$

Voor schepen, welke geen doorlopend schottendek hebben, moeten, voor de bepaling der vulbare lengten, de inhoudten tot de werkelijke indompelingsgrenslijn worden genomen.

3) *Bepalingen betreffende de waterdichte indeeling.* -- a) *De waterdichte indeeling achter de voorpiek* van schepen met eene lengte van 131 meter (430 voet) of grooter, welke een critérium getal = 23 of kleiner hebben, zal door middel van den factor A volgens formule (i) worden geregeld, die van schepen, welke een critériumgetal = 123 of grooter hebben, zal met behulp van den factor B volgens formule (ii) geregeld worden en die van schepen met een critériumgetal tusschen 23 en 123 door den factor F, welke door lineaire interpolatie tusschen de factoren A en B wordt bepaald, onder gebruikmaking van de formule :

$$F = A - \frac{(A - B)(C_s - 23)}{100} \quad (\text{v})$$

Wanneer de factor F kleiner is dan 0,40 en ten genoegen van de Administratie wordt aangetoond, dat het in eene voortstuwingsafdeeling van het schip practisch onuitvoerbaar is te voldoen aan den factor F, mag de schottenindeeling van zulk eene afdeeling geregeld worden door middel van een grooteren factor, welke echter niet grooter mag zijn dan 0,40.

b) *De waterdichte indeeling achter de voorpiek* van schepen met eene lengte kleiner dan 131 meter (430 voet), doch niet kleiner dan 79 meter (260 voet), waarvan het critériumgetal gelijk is aan S, waarbij :

$$S = \frac{5574 - 25L}{15} \quad (\text{L in meters}) \quad \text{of} \quad \frac{9582 - 20L}{54} \quad (\text{L in voeten}),$$

zal geregeld worden door middel van den factor één; van die, waarvan het critériumgetal tusschen S en 123 is gelegen, door den factor F, welke, door lineaire interpolatie tusschen de eenheid en de factor B wordt bepaald, door middel van de formule :

$$F = 1 - \frac{(1 - B)(C_s - S)}{125 - S} \quad (\text{vi})$$

c) *De waterdichte indeeling achter de voorpiek* van schepen met eene lengte kleiner dan 131 meter (430 voet) doch niet kleiner dan 79 meter (260 voet) en met een critériumgetal, dat kleiner is dan S, en voorts van alle schepen, waarvan de lengte kleiner is dan 79 meter (260 voet), zal geregeld worden door middel van den factor één, tenzij ten genoegen van de Administratie wordt aangetoond, dat dit

est pratiquement impossible de maintenir ce facteur dans tout ou partie du navire; dans ce cas, l'Administration pourra accorder des tolérances dans la mesure qui lui paraîtra justifiée par les circonstances.

d) Les prescriptions de l'alinéa c) s'appliqueront également, quelle qu'en soit la 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

$$\frac{L^2 \text{ (L en mètres)}}{650} \left(\frac{L^2 \text{ (L en pieds)}}{7000} \right) \text{ ou } 50.$$

Règle V.

Prescriptions spéciales relatives au Compartimentage.

1) Un compartiment peut dépasser la longueur admissible fixée par les prescriptions de la Règle IV, 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.

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 où le second est situé n'est pas la même que celle de la tranche des machines, la longueur combinée des deux compartiments doit être corrigée en prenant pour base la moyenne des perméabilités des deux portions du navire auxquelles les compartiments en question appartiennent.

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

2) Pour les navires d'au moins 131 mètres (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.

3) 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 bord égale à 1/5 de la largeur du navire définie par la Règle I, 3), 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.

4) Une cloison transversale principale peut être à baïonnette, pourvu :

a) Que la longueur combinée des deux compartiments séparés par la cloison en question n'excède pas 90 p. c. de la longueur envahissable; ou bien

b) Que par le travers de la baïonnette, un compartimentage supplémentaire soit prévu pour maintenir le même degré de sécurité que si la cloison était plane.

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

6) 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 3 mètres 05 (10 pieds) plus 2 p. c. de la longueur du navire, une seule de ces cloisons sera acceptée comme faisant partie du cloisonnement du navire tel qu'il est prescrit par la Règle IV.

7) 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 une longueur de 3 m. 05 (10 pieds) plus 2 pour cent de la longueur du navire, le volume total du compartiment principal ne peut être rempli, une augmentation proportionnée peut être accordée sur la longueur admissible déterminée sans tenir compte de ce compartimentage supplémentaire.

Dans ce cas, le volume de la réserve de flottabilité supposé intact du côté opposé à l'avarie ne devra pas être supérieur à celui qui est supposé intact du côté de l'avarie.

8) Lorsqu'on proposera de construire des ponts étanches, des doubles coques ou des cloisons longitudinales étanches ou non, l'Administration s'assurera que la sécurité du navire n'est diminuée sous aucun rapport, en tenant spécialement compte de la bande qui peut se produire en cas d'envahissement de ces parties de la coque.

voor het geheel schip of voor één of meer gedeelten daarvan praktisch onuitvoerbaar is, in welk geval de Administratie, nadat met alle omstandigheden rekening is gehouden, zoodanige verzachting kan toestaan als gerechtvaardigd blijkt.

d) De bepalingen sub c) zijn mede van toepassing op schepen van onverschillig welke lengte, welke volgens hun certificaat een aantal passagiers mogen vervoeren, dat grooter is dan 12, doch niet grooter dan de waarde van

$$\frac{L^2 \text{ (in meters)}}{650} \left(\frac{L^2 \text{ (in voeten)}}{7000} \right)$$

waarbij in geen geval het getal 50 mag worden overschreden.

Voorschrift V.

Bijzondere bepalingen nopens de waterdichte indeeling.

1) Eene afdeeling mag langer zijn dan de toelaatbare lengte, zooals deze volgens de bepalingen van Voorschrift IV is berekend, mits de gezamenlijke lengte van elk paar aangrenzende afdeelingen, waarvan de bedoelde afdeeling deel uitmaakt, noch grooter is dan de vulbare lengte, noch grooter dan het tweevoud van de toelaatbare lengte.

Indien eene van de twee aangrenzende afdeelingen binnen het voortstuwingsgedeelte is gelegen en de gemiddelde permeabiliteit van het gedeelte van het schip, waarin de andere afdeeling is gelegen, niet overeenkomt met die van het voortstuwingsgedeelte, zal de gezamenlijke lengte van de beide afdeelingen gewijzigd worden volgens de middelevenredige der gemiddelde permeabiliteiten van elk van beide gedeelten van het schip, waarin de afdeelingen zijn gelegen.

Wanneer de beide aangrenzende afdeelingen verschillende indeelingsfactoren hebben, zal de gezamenlijke lengte naar evenredigheid worden bepaald.

2) In schepen met eene lengte van 131 meter (430 voet) of grooter, zal een van de hoofddwarsschotten achter de voorpiek worden aangebracht op een afstand van de voor-loodlijn, welke niet grooter is dan de toelaatbare lengte.

3) In een hoofddwarsschot mag eene nis voorkomen, mits alle deelen van de nis binnenwaarts zijn gelegen van vertikale oppervlakken aan beide zijden van het schip, welke op een afstand van de huidbeplating liggen, welke gelijk is aan één vijfde van de scheepsbreedte, als in Voorschrift I, 3), is omschreven, waarbij die afstand loodrecht op het vlak van kiel en stevens ter hoogte van de bovenste indeelingslastlijn wordt gemeten.

Elk deel van eene nis, dat buiten deze begrenzing ligt, zal worden behandeld als een deel van een schot hetwelk trapsgewijze verspringt, zoodat het volgende lid daarop van toepassing zal zijn.

4) Een hoofddwarsschot mag trapsgewijze verspringen, mits :

a) De gezamenlijke lengte van de beide afdeelingen, welke door het verspringende schot worden gescheiden, 90 percent van de vulbare lengte niet overschrijdt, of wel

b) Een aanvulling in de waterdichte indeeling ter verkrijging van dezelfde mate van veiligheid, als bij een vlak schot, aanwezig is.

5) Wanneer een hoofddwarsschot van eene nis is voorzien, dan wel trapsgewijze verspringt, zal men het, ter bepaling van de waterdichte indeeling, door een gelijkwaardig vlak schot vervangen.

6) Indien de afstand tusschen twee opeenvolgende hoofddwarsschotten of tusschen de daarmee gelijkwaardige vlakke schotten, dan wel de afstand tusschen de dwarsvlakken, gaande door de dichtst bij elkaar liggende gedeelten van de schotten, minder is dan 3 m. 05 (10 voet), vermeerderd met 2 percent van de lengte van het schip, zal slechts één dezer schotten volgens de bepalingen van Voorschrift IV, beschouwd worden deel uit te maken van de waterdichte indeeling van het schip.

7) Wanneer eene dwarsscheepsche waterdichte hoofdafdeeling plaatselijk onderverdeeld is en het ten genoegen van de Administratie kan worden bewezen, dat bij veronderstelde beschadiging in de zijde, welke zich uitstrekt over eene lengte van 3 m. 05 (10 voet), vermeerderd met 2 percent van de lengte van het schip, de geheele inhoud van de hoofdafdeeling niet volloopt, zal naar verhouding eene vergroting van de anders voorgeschreven toelaatbare lengte, worden toegekend.

In een dergelijk geval mag het aanwezig veronderstelde drijfvermogen aan de onbeschadigde zijde niet grooter zijn dan dat aan de beschadigde zijde.

8) Wanneer voorgesteld wordt waterdichte dekken, eene dubbele huid of al dan niet waterdichte langsschotten aan te brengen, moet de Administratie zich er van overtuigen, dat de veiligheid van het schip niet in eenig opzicht zal worden verminderd, waarbij in het bijzonder acht moet worden geslagen op de mogelijkheid van het ontstaan van slagzijde ten gevolge van het vollopen van gedeelten van het schip, ter plaatse van dergelijke constructiedelen.

Règle VI.

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

1) Tout 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 m. 05 (10 pieds) plus 5 pour cent de la longueur du navire.

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 embruns.

2) 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 I (8), des espaces à passagers et 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.

3) Dans tous les cas, les tubes de sortie d'arbres arrière doivent être enfermés dans des espaces étanches. Le presse-étoupe arrière doit être placé à l'intérieur d'un tunnel étanche ou dans un autre espace 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 VII.

Détermination, Marquage et Inscription des Lignes de charge de Compartimentage.

1) Les lignes de charge de compartimentage déterminées et tracées conformément aux prescriptions de l'Article 5 de la Convention 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.

2) Le franc-bord correspondant à chacune de ces lignes de charge, inscrit au Certificat de Sécurité doit être mesuré au même emplacement et à partir de la même ligne de pont que les francs-bords déterminés conformément aux Règles nationales de franc-bord reconnues.

3) 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 déterminée par la solidité du navire et ou par les tables nationales de franc-bord reconnues.

4) Quelle que soit la position 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 aux Règles nationales de franc-bord reconnues.

Règle VIII.

Construction et Epreuves initiales des Cloisons étanches, Doubles-fonds, etc.

1) 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.

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

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 même, sans l'emploi de bois ou de ciment.

3) 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.

4) Le coqueron avant doit être soumis à un essai par remplissage, le niveau de l'eau s'élevant jusqu'à la ligne de charge maximum de compartimentage.

Voorschift VI.

Piekschotten, schotten welke het voortstuwingsgedeelte begrenzen. Astunnels, enz.

1) Elk schip moet een voorpiek- of aanvaringsschot hebben, dat tot het schottendek waterdicht opgetrokken moet zijn. Dit schot moet op een afstand niet kleiner dan 5 percent van de lengte van het schip en niet grooter dan 3^m05 (10 voet), vermeerderd met 5 percent van de lengte van het schip van de vóór-loodlijn zijn aangebracht.

Indien het schip een langen bovenbouw op het voorschip heeft, moet het voorpiekschot doorloopen tot het dek boven het schottendek en aldaar dicht zijn tegen weer en wind. Deze voortzetting van het schot behoeft niet onmiddellijk boven het er onder geplaatste schot te worden aangebracht, mits zij ten minste 5 percent van de lengte van het schip van de vóór-loodlijn is verwijderd en het gedeelte van het dek, dat de trapsgewijze verspringing vormt, deugdelijk dicht is tegen weer en wind.

2) Een achterpiekschot en schotten, welke het voortstuwingsgedeelte, als aangegeven in Voorschift I, 8), van de vracht- en passagiersruimten vóór en achter afscheiden, zullen eveneens aangebracht en tot het schottendek waterdicht gemaakt worden. Het achterpiekschot mag echter beneden het schottendek eindigen, mits daardoor de mate van veiligheid van het schip, wat de waterdichte indeeling betreft, niet worde verminderd.

3) In elk geval moeten de schroefaskokers in waterdichte afdeelingen ingesloten zijn. De pakkingbus moet geplaatst zijn binnen eene waterdichte astunnel of andere ruimte van zoodanigen inhoud, dat, wanneer deze door lekkage van de pakkingbus zou verloopen, de indompelingsgrenslijn niet onder water komt.

Voorschift VII.

Vaststellen, merken en aantekenen van indeelingslastlijnen.

1) De indeelingslastlijnen, welke volgens de bepalingen van artikel 5 van het Verdrag zijn vastgesteld en gemerkt, moeten in het Veiligheidscertificaat worden aangetekend en moeten onderscheiden worden door de aanwijzing C. 1 voor den toestand, waarbij het grootste aantal passagiers wordt vervoerd, en C. 2, C. 3, enz. voor die toestanden, welke met andere omstandigheden, het gebruik betreffend, overeenkomen.

2) De uitwatering, welke met elk van deze lastlijnen overeenkomt en in het Veiligheidscertificaat is ingeschreven, zal op dezelfde plaats en van dezelfde deklijn worden gemeten als de uitwatering, welke volgens erkende nationale uitwateringsvoorschriften worden bepaald.

3) In geen geval zal eenig schotten-uitwateringsmerk worden geplaatst boven het merk, overeenkomend met de hoogst gelegen lastlijn in zout water, welke is vastgesteld op grond van de sterkte van het schip en/of van erkende uitwateringsvoorschriften.

4) Welke ook de plaats moge zijn voor het schotten-uitwateringsmerk, in geen geval zal een schip zoodanig beladen mogen worden, dat het uitwateringsmerk, hetwelk past bij het jaargetijde en het vaargebied, zoals dat volgens erkende nationale uitwateringsvoorschriften is bepaald, wordt ondergedompeld.

Voorschift VIII.

Constructie en eerste beproeving van waterdichte schotten, enz.

1) Waterdichte indeelingsschotten, hetzij langsscheepsche, hetzij dwarsscheepsche, moeten op zoodanige wijze worden samengesteld, dat zij in staat zullen zijn met eenpassenden graad van zekerheid den druk te weerstaan, overeenkomend met een kolom water tot de hoogte van de indompelingsgrenslijn ter plaaise van elk schot. De samenstelling van deze schotten zal ten genoegen van de Administratie moeten zijn.

2) Trapsgewijze sprongen en nissen in schotten moeten waterdicht en even sterk zijn als het schot moet zijn ter plaatse, waar elk onderdeel is aangebracht.

Waar spanten of balken door een waterdicht dek of schot zijn gevoerd, zal dit uit hoofde van de constructie zelf zonder toepassing van hout of cement waterdicht moeten zijn.

3) Het beproeven van hoofdafdeelingen door deze met water te vullen is niet verplicht. Een volledig onderzoek van de schotten moet door een bevoegd expert worden ingesteld en bovendien moet in elk geval een onderzoek door bespuiting plaats hebben.

4) De voorpiek zal worden beproefd door haar tot de bovenste indeelingslastlijn met water te vullen.

5) Les doubles-fonds y compris les quilles tubulaires et les parois internes des doubles coques doivent être essayés sous une charge d'eau montant jusqu'à la ligne de surimmersion.

6) 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 m. 92 (3 pieds).

Règle IX.

Ouvertures dans les Cloisons étanches.

1) 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.

2)—a) 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.
b) Il n'est pas permis de munir les cloisons étanches de compartimentage de vannes à glissières.

3)—a) Il ne peut exister ni porte, ni trou d'homme, ni aucun orifice d'accès :

i) dans la cloison étanche d'abordage, au-dessous de la ligne de surimmersion;

ii) 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 (7) ci-après.

b) 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.

4)—a) Les portes étanches dans les cloisons séparant les soutes permanentes des soutes de réserve doivent être toujours accessibles, sauf toutefois l'exception prévue à l'alinéa 9 (b) pour les portes des soutes d'entrepont.

b) 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.

5) Dans la tranche des machines, exclusion faite des portes des soutes à charbon et des tunnels de ligne d'arbre, il ne peut exister qu'une porte de communication dans chaque cloison transversale principale. Ces portes doivent être placées de manière que leurs seuils soient pratiquement aussi hauts que possible.

6) — a) Ne sont admises comme portes étanches que les portes à charnières et les portes à glissières ou toutes autres d'un type équivalent, à l'exclusion des portes montées simplement sur boulons.

b) Les portes à charnières doivent être pourvues de loquets commandés par des leviers manœuvrables de chaque côté de la cloison.

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

d) Les portes, qui doivent être fermées par leur poids ou par la chute d'un poids, doivent être pourvues d'un dispositif convenable pour régulariser leur fermeture; le mécanisme doit permettre de libérer la porte sur place et, en outre, d'un point accessible situé au-dessus du pont de cloisonnement. Une commande à main doit être également installée pour permettre de manœuvrer la porte sur place et d'un point situé au-dessus du pont de cloisonnement; enfin, le mécanisme de la porte doit, quand il a été débrayé pour libérer cette porte, pouvoir être embrayé rapidement de l'un ou de l'autre des postes de manœuvre.

e) 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. Enfin, toute porte manœuvrée au moyen d'une source d'énergie doit être pourvue d'une commande à main, manœuvrable sur place et d'un point accessible au-dessus du pont de cloisonnement.

5) Dubbele bodems, met inbegrip van kokervormige kielconstructies (duct keels) en binnenhuiden moeten aan een waterdruk tot de hoogte van de indompelingsgrenslijn worden onderworpen.

6) Tanks, welke bestemd zijn om vloeistoffen te bevatten en welke deel uitmaken van de waterdichte indeeling van het schip, zullen worden beproefd met een waterdruk, welke overeenkomt met een kolom water tot de bovenste indeelingslastlijn, dan wel met een kolom water tot een vlak, gelegen op twee-derde van de holte van bovenkant kiel tot de indompelingsgrenslijn, gemeten ter plaatse van deze tanks, waarbij de hoogste van beide kolommen moet worden gekozen, mits de kolom water in geen geval geringer zij dan 0,92 meter (3 voet) boven den bovenkant van de tank.

Voorschrift IX.

Openingen in waterdichte schotten.

1) Het aantal openingen in waterdichte schotten moet beperkt worden tot het minimum, dat vereenigbaar is met de algemeene inrichting en de goede uitoefening van den dienst van het schip; deze openingen moeten voorzien zijn van voldoende middelen tot afsluiting.

2) a) Wanneer pijpen, spuijpen, kabels voor electrisch licht, enz. door de waterdichte schotten worden gevoerd, moeten maatregelen worden getroffen om de waterdichtheid dezer schotten te verzekeren.

b) Sluisopeningen, welke deel uitmaken van de waterdichte schotten, mogen in waterdichte schotten niet voorkomen.

3) a) Geen deuren, mangaten of toegangsoopeningen mogen voorkomen :

i) In het aanvaringsschot onder de indompelingsgrenslijn;

ii) In waterdichte dwarsschotten, welke een laadruim afscheiden van een belendend laadruim of van een vast of reservekolenruim, behalve in gevallen als aangegeven in lid 7).

b) Het aanvaringsschot mag onder de indompelingsgrenslijn door niet meer dan ééne pijpopening doorboord zijn, ten einde de vloeistof in de voorpietank te kunnen behandelen, mits de pijp is voorzien van een neerschroefbare afsluitklep, welke boven het schottendeek bewogen kan worden, terwijl de klepkast in de voorpiet tegen het aanvaringsschot bevestigd moet zijn.

4. a) Waterdichte deuren, welke in schotten tusschen vaste en reserve kolenruimen zijn aangebracht, moeten steeds toegankelijk zijn, behalve in gevallen als vermeld in lid 9 b) voor zoover tusschendeckskolenschuifdeuren betreft.

b) Afdoende voorzieningen door middel van schermen als anderszins moeten worden getroffen ten einde te verhinderen, dat de steenkolen de sluiting van waterdichte kolenschuifdeuren beletten.

5) Binnen het voortstuwingsgedeelte en met uitzondering van kolenschuif- en astunneldeuren mag niet meer dan ééne deur in elk hoofdwarsschot aanwezig zijn. De drempels dezer deuren moeten zoo hoog zijn gelegen, als praktisch mogelijk is.

6) a) Slechts scharnierdeuren, schuifdeuren en deuren van een ten minste daarmede gelijkwaardig type, met uitsluiting van deuren, welke alleen door middel van bouten worden bevestigd, zijn toegelaten.

b) Eene scharnier deur moet van knevels zijn voorzien, welke aan beide zijden van het schot kunnen worden bewogen.

c) Eene schuif deur mag voor horizontale of verticale beweging zijn ingericht. Indien eene dergelijke deur slechts uit de hand beweegbaar behoort te zijn, moet de bewegingsinrichting zoodanig zijn, dat de deur ter plaatse en bovendien op eene toegankelijke plaats boven het schottendeek kan worden behandeld.

d) Eene deur, welke door haar eigen gewicht of door middel van een vulgewicht gesloten moet worden, moet voorzien zijn van eene geschikte inrichting om de sluiting te regelen en de bewegingsinrichting moet zoodanig zijn, dat de deur zoowel ter plaatse als van eene toegankelijke plaats boven het schottendeek kan worden losgelaten. Eene beweging door handkracht moet eveneens zijn aangebracht en wel zoodanig, dat zij zoowel ter plaatse, als boven het schottendeek bediend kan worden en voorts zoodanig, dat zij, na te zijn ontkoppeld zoowel in den bovenstand, als in den benedenstand spoedig weder kan worden gekoppeld.

e) Wanneer eene deur van een centraal punt uit werktuiglijk gesloten moet kunnen worden, moet de bewegingsinrichting zoodanig zijn, dat de deur ook ter plaatse werktuiglijk bewogen kan worden. De inrichting moet zoodanig zijn, dat de deur automatisch weder wordt gesloten, indien zij, nadat zij van het centrale punt uit is gesloten, ter plaatse wordt geopend, en voorts zoodanig, dat ter plaatse de mogelijkheid bestaat haar gesloten te houden, zonder dat zij van het centrale punt uit geopend kan worden. Zulke werktuiglijk bewogen deuren moeten zijn voorzien van eene beweging door handkracht, welke zoowel bij de deur, als op eene toegankelijke plaats boven het schottendeek kan worden behandeld.

f) 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.

7) --- a) 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 (7 pieds) au-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.

b) Des portes étanches à charnières de construction satisfaisante peuvent être admises dans les cloisons d'entrepont séparant deux locaux à marchandises, à la hauteur qui est permise pour les portes de charge sur le bordé conformément aux prescriptions de la Règle X (11). Ces portes doivent être fermées avant le départ et tenues fermées pendant tout le voyage; l'heure 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 réglementaire. Lorsqu'il est proposé d'installer 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 exige des armateurs une attestation que cette installation est une nécessité de service absolue.

8) Toutes les autres portes étanches doivent être à glissières.

9) a) 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, la fermeture simultanée de ces portes étant précédée d'un signal sonore.

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

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

(ii) si le critérium excède 30, sans dépasser 60, toutes les portes étanches à glissières peuvent être soit des portes se fermant par gravité munies d'un déclic et d'une manœuvre à bras pouvant être actionnées aussi bien sur place que d'un point au-dessus du pont de cloisonnement, soit des portes manœuvrées au moyen d'une source d'énergie;

(iii) si le critérium numérique excède 60, toutes les portes étanches à glissières peuvent être manœuvrées au moyen d'une source d'énergie.

b) 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.

c) 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 (7 pieds) au-dessus de la ligne de charge maximum de compartimentage.

10) L'emploi des 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.

11) Toutes les portes étanches doivent être fermées en cours de navigation ou n'être ouvertes que lorsque le service du navire l'exige. Dans ce cas, elles doivent toujours être prêtes à être immédiatement fermées.

12) 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 principales, ces tambours ou tunnels doivent être étanches et satisfaire aux prescriptions de la Règle XII. L'accès à l'une ou moins des extrémités de ces tunnels ou tambours, si on s'en sert comme passage à la mer, doit être réalisé par un puits étanche d'une

f) De deuren van elk soort moeten voorzien zijn van standaardwijzers, welke op alle plaatsen, waar de deur kan worden bewogen, behalve bij de deur zelve, aangeven of de deur geopend dan wel gesloten is.

7) a) Waterdichte draaideuren kunnen worden toegelaten in de gedeelten van het schip, welke bestemd zijn voor de passagiers, de bemanning en voor dienstruimten, onder voorwaarde, dat zij zijn aangebracht boven een dek, waarvan de onderzijde op het laagste punt in de zijde ten minste 2,13 meter (7 voet) boven de bovenste indeelingslastlijn ligt; deze deuren mogen niet worden aangebracht in zoodanige ruimten, welke onder zulk een dek zijn gelegen.

b) Waterdichte draaideuren van bevredigende constructie mogen in schotten, welke tusschendeels laadruimten van elkaar scheiden, op zoodanige hoogte worden aangebracht, als waarop laadpoorten in het scheepsboord volgens de bepalingen van Voorschrift X (11) zijn toegestaan. Deze deuren moeten gesloten worden vóórdat de reis begint, en tijdens de reis gesloten blijven en de tijdstippen, waarop deze deuren in de haven worden geopend en, voordat het schip de haven verlaat, worden gesloten, moeten in het scheepsdagboek worden ingeschreven. Wanneer wordt voorgesteld dergelijke deuren aan te brengen, moet de Administratie de bijzondere aandacht aan hun aantal en aan de speciale inrichting wijden en moet van den reeder eene verklaring, welke de absolute noodzakelijkheid van deze deuren vaststelt, worden geëischt.

8) Alle andere waterdichte deuren moeten schuifdeuren zijn.

9) a) Wanneer waterdichte deuren, welke somtijds op zee geopend moeten zijn, met uitzondering van die aan de ingangen van tunnels, in de hoofdwarsschotten op zoodanige hoogte zijn aangebracht, dat hunne drempels onder de bovenste indeelingslastlijn zijn gelegen, gelden de volgende bepalingen :

(I) Wanneer het aantal van zulke deuren grooter is dan 5, moeten alle waterdichte schuifdeuren werktuiglijk beweegbaar zijn en moeten zij gelijktijdig van eene op de brug gelegen plaats uitgesloten kunnen worden, welk gelijktijdig sluiten door een waarschuwend geluidsein moet worden voorafgegaan.

(II) Wanneer het aantal van zulke deuren niet grooter is dan 5 :

(i) Mogen, indien het criteriumgetal niet grooter is dan 30, alle waterdichte schuifdeuren uitsluitend uit de hand beweegbaar zijn;

(ii) Mogen, indien het criteriumgetal grooter dan 30, doch niet grooter dan 60 is, alle waterdichte schuifdeuren, hetzij valdeuren met eene ontkoppel-inrichting en eene handbeweging, welke ter plaatse, alsmede boven het schottendeck worden bewogen, hetzij werktuiglijk bewogen deuren zijn.

(iii) Moeten, indien het criteriumgetal grooter is dan 60, alle waterdichte schuifdeuren werktuiglijk beweegbaar zijn.

b) Indien waterdichte deuren, welke somtijds op zee met het oog op het verwerken van steenkolen moeten worden geopend, tusschen tusschendeelskolenruimen onder het schottendeck zijn aangebracht, zullen deze werktuiglijk beweegbaar moeten zijn. Het openen en sluiten van deze deuren moet in het scheepsdagboek worden ingeschreven.

c) Indien verkeersgangen in verband met in koeiruimen geborgen lading door meer dan één waterdicht hoofdwarsschot leiden en de drempels van de openingen minder dan 2,13 meter (7 voet) boven de bovenste indeelingslastlijn zijn gelegen, moeten de waterdichte deuren, welke zoodanige openingen afsluiten, werktuiglijk worden bewogen.

10. De toepassing van wegneembare platen in schotten is, behalve in voortstuwingsruimten, niet geoorloofd. Deze platen moeten altijd, vóór het schip de haven verlaat, zijn aangebracht en mogen op zee, behalve in geval van gebiedende noodzakelijkheid, niet verwijderd worden. De noodige voorzorgen moeten worden genomen om bij het weder aanbrengen de volledige waterdichtheid der naden te verzekeren.

11. Alle waterdichte deuren moeten gedurende de reis gesloten zijn, behalve wanneer zij noodzakerlijkerwijs, uit hoofde van de behoeften van den dienst, geopend moeten worden, in welk geval zij te allen tijde gereed moeten zijn om onmiddellijk te worden gesloten.

12. Indien verkeersgangen of tunnels voor de verbinding tusschen de bemanningsverblijven en de stookplaats, voor pijpleidingen of voor eenig ander doel door waterdichte hoofdwarsschotten leiden, moeten zij waterdicht zijn en voldoen aan de bepalingen van Voorschrift XII. De toegang aan ten minste één uiteinde van zulk eene tunnel of verkeersgang moet, indien zij gedurende de reis als doorgang wordt benut, door een koker plaats hebben, welke tot zoodanige hoogte

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 X.

Ouverture dans la Muraille extérieure au-dessous de la Ligne de surimmersion.

1) La disposition et l'efficacité des moyens de fermeture de toutes les ouvertures pratiquées dans la muraille extérieure 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.

2) a) Si, dans un entrepont, le bord inférieur de l'ouverture d'un hublot quelconque est au-dessous d'une ligne tracée sur la muraille parallèlement au livet du pont de cloisonnement et ayant son point le plus bas à 2 1/2 p. c. 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.

b) Si, dans un entrepont, le bord inférieur de l'ouverture d'un hublot quelconque autre que ceux qui doivent être fixes, aux termes de l'alinéa a) ci-dessus, est au-dessous d'une ligne tracée parallèlement au livet du pont de cloisonnement et ayant son point le plus bas à 3 mètres 66 (12 pieds) plus 2 1/2 p. c. de la largeur du navire, au-dessus de la ligne de charge maximum de compartimentage, tous les hublots de cet entrepont seront construits de telle sorte que personne ne puisse les ouvrir sans l'autorisation du capitaine du navire.

c) Tous les autres hublots peuvent être du type ouvrant ordinaire.

d) Si, dans un entrepont, le bord inférieur de l'ouverture d'un quelconque des hublots visés à l'alinéa b) ci-dessus, est au-dessous d'une ligne tracée parallèlement au livet du pont de cloisonnement et ayant son point le plus bas à 1 mètre 37 (4 1/2 pieds) plus 2 1/2 pour cent de la largeur du navire au-dessus de la flottaison du navire, à son départ du port, tous les hublots de cet entrepont sont fermés d'une façon étanche et à clef avant que le navire ne sorte du port, et ne doivent pas être ouverts en cours de navigation.

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 réglementaire.

L'Administration peut préciser le tirant d'eau milieu maximum auquel les hublots en question ont le bord inférieur de leur ouverture au-dessus de la ligne définie dans le présent paragraphe et auquel, par suite, il sera permis de les ouvrir à la mer sous la responsabilité du capitaine. Dans les mers tropicales, par beau temps, ce tirant d'eau peut être augmenté de 305 millimètres (1 pied).

3) Des tapes à charnières, d'un modèle efficace et disposées de manière à pouvoir être réellement fermées et rendues étanches, doivent être installées sur tous les hublots :

- a) Qui doivent réglementairement être fixes;
- b) Qui sont situées sur un huitième de la longueur du navire à partir de la perpendiculaire avant;
- c) Qui occupent les positions définies à l'alinéa 2, b), ci-dessus;
- d) Qui ne sont pas accessibles en cours de navigation;
- e) Qui sont situés dans les locaux destinés au logement des matelots ou des chauffeurs;
- f) Qui sont situés dans des espaces destinés au logement des passagers d'entrepont.

4) Les hublots placés sous le pont de cloisonnement, autres que ceux visés au paragraphe précédent, doivent être pourvus de tapes intérieures efficaces; celles-ci peuvent être amovibles et être déposées à proximité des hublots.

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

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

7) Aucun hublot à ventilation automatique ne peut être établi dans la muraille du navire au-dessous de la ligne de surimmersion, sans une autorisation spéciale de l'Administration.

waterdicht is opgetrokken, dat de toegang boven de indompelingsgrenslijn is gelegen. De opening aan het andere einde van de verkeersgang of tunnel mag gesloten worden door middel van een waterdichte deur van het type, als op grond van de plaatsing in het schip wordt vereischt. Zulke verkeersgangen of tunnels mogen niet door het eerste achter het aanvaringsschot gelegen dwarsschot, dat deel uitmaakt van de waterdichte indeeling, worden gevoerd.

Wanneer ten behoeve van geforceerd trek wordt voorgesteld tunnels of gangen aan te brengen, welke door waterdichte hoofdwarschotten leiden, moet de Administratie bijzondere aandacht aan deze aangelegenheid wijden.

Voorschrift X.

Openingen in het scheepsboord onder de indompelingsgrenslijn.

1) De inrichting en de doeltreffendheid van de middelen tot sluiting van alle openingen in het scheepsboord moeten beantwoorden aan het doel, waarvoor en aan de plaats, waar zij zijn aangebracht; zij moeten in het algemeen voldoen aan de door de Administratie gestelde eisen.

2) a) Indien in een tusschendeck het laagste punt van de opening van een patrijspoort lager is gelegen dan een lijn, welke evenwijdig aan het schottendeck op het scheepsboord is getrokken en welke haar laagste punt heeft op een hoogte gelijk aan 2 1/2 procent van de breedte van het schip boven de bovenste indeelingslastlijn, zullen alle patrijspoorten in dit tusschendeck vaste lichtranden moeten zijn.

b) Indien in een tusschendeck het laagste punt van de opening van een patrijspoort, welke van een ander type is dan die, welke volgens het voorschrift vaste lichtranden moeten zijn, lager is gelegen dan een lijn, welke evenwijdig aan het schottendeck op het scheepsboord is getrokken en welke haar laagste punt heeft op een hoogte gelijk aan 3.66 meter (12 voet), vermeerderd met 2 1/2 procent van de breedte van het schip boven de bovenste indeelingslastlijn, zullen alle patrijspoorten in dat tusschendeck zoodanig moeten zijn gemaakt, dat zij niet zonder toestemming van den kapitein van het schip geopend kunnen worden.

c) De overige patrijspoorten mogen van het gewone type zijn.

d) Indien in een tusschendeck het laagste punt van de opening van een patrijspoort, als bedoeld sub b) lager is gelegen dan een lijn, welke evenwijdig aan het schottendeck op het scheepsboord is getrokken en welke haar laagste punt heeft 1.37 meter (4 1/2 voet), vermeerderd met 2 1/2 procent van de breedte van het schip boven de lastlijn, waarop het schip bij vertrek uit de haven ligt, moeten alle patrijspoorten in dat tusschendeck, vóór het schip de haven verlaat, met behulp van een sleutel waterdicht zijn afgesloten. Zij mogen gedurende de reis niet worden geopend.

Het tijdstip, waarop deze patrijspoorten in de haven geopend, alsmede het tijdstip, waarop zij met een sleutel gesloten worden, moeten in het scheepsdagboek worden ingeschreven.

De Administratie kan den maximum gemiddelden diepgang aangeven, bij welken deze patrijspoorten met het laagste punt van de opening boven sub d) bedoelde lijn zullen zijn gelegen en deze bijgevolg op zee onder verantwoordelijkheid van den kapitein geopend mogen worden. In tropische wateren mag bij mooi weder deze diepgang met 0.305 meter (1 voet) worden vermeerderd.

3) Deugdelijke scharnierende, inwendige blinden, welke zoodanig zijn ingericht, dat zij gemakkelijk en afdoend gesloten en waterdicht aangedrukt kunnen worden, moeten op alle patrijspoorten worden aangebracht :

- a) Welke vaste lichtranden moeten zijn;
- b) Welke binnen een achtsle van de lengte van het schip van de voor loodlijn zijn gelegen;
- c) Welke zijn aangebracht op de plaats aangeduid in lid 2 b);
- d) Welke gedurende de vaart niet bereikbaar zullen zijn;
- e) Welke zijn aangebracht in ruimten, welke bestemd zijn voor de huisvesting van matrozen en stokers;
- f) Welke zijn aangebracht in ruimten, welke bestemd zijn voor de huisvesting van passagiers.

4) Patrijspoorten, welke onder het schottendeck zijn aangebracht, doch met uitzondering van die, welke in het vorige lid zijn vermeld, moeten aan de binnenzijde voorzien zijn van deugdelijke blinden, welke wegneembaar mogen zijn en in de onmiddellijke nabijheid van de patrijspoorten geborgen moeten worden.

5) Patrijspoorten en hunne blinden, welke gedurende de reis niet bereikbaar zijn, moeten vóór het schip naar zee gaat, gesloten en vastgezet zijn.

6) Geen patrijspoorten mogen worden aangebracht in ruimten, welke uitsluitend bestemd zijn voor het vervoer van lading of steenkolen.

7) Patrijspoorten met automatische ventilatie mogen zonder bijzondere machtiging van de Administratie niet onder de indompelingsgrenslijn in het scheepsboord worden aangebracht.

8) Toutes les prises d'eau et décharges dans la muraille doivent être disposées de façon à empêcher toute introduction accidentelle d'eau dans le navire.

9) Le nombre des dalots, tuyaux de décharge sanitaire et autres ouvertures similaires dans la muraille, 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.

10) Les décharges à la coque, dont l'orifice inférieur se trouve au-dessous de la ligne de surimmersion, doivent être munies de dispositifs efficaces et accessibles empêchant l'eau de s'introduire dans le navire. On peut, pour chaque décharge séparée, employer soit une soupape automatique de non-retour, pourvu d'un moyen de fermeture direct manœuvrable d'un point situé au-dessus du pont de cloisonnement, soit, à volonté, deux soupapes automatiques de non-retour sans moyen de fermeture direct, pourvu que la plus élevée soit placée de telle sorte au-dessus de la ligne de charge maximum de compartimentage qu'elle soit toujours accessible pour être visitée dans les circonstances normales du service.

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.

11) 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.

Les portes de chargement et sabords à charbon qui sont situés partiellement ou entièrement au-dessous de la ligne de charge maximum de compartimentage doivent faire l'objet d'un examen spécial de l'Administration.

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

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 doivent être fermés et assujettis en place.

Règle XI.

Construction et Epreuves initiales des Portes étanches, Hublots, etc.

1) 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 le présent Règlement doivent être à la satisfaction de l'Administration.

2) 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 XII.

Construction et Epreuves initiales des Ponts étanches, Tambours, etc.

1) Lorsqu'ils sont étanches, les ponts, tambours, tunnels, quilles tubulaires et conduits d'air doivent présenter une résistance égale à celle des parties correspondantes des cloisons étanches. Les procédés employés pour assurer l'étanchéité de ces éléments, ainsi que les dispositifs adoptés pour la fermeture des ouvertures, doivent être à la satisfaction de l'Administration. Les conduits d'air et les tambours étanches doivent s'élever au moins jusqu'au niveau de la ligne de surimmersion.

2) Lorsqu'ils sont étanches, les ponts, tambours, tunnels et conduits d'air doivent être soumis à une épreuve d'étanchéité à la lance après leur construction; l'essai des ponts peut être effectué en les couvrant d'eau.

Règle XIII.

Manœuvres et Inspections périodiques des Portes étanches, etc.

Sur tout navire neuf ou existant, il doit être procédé hebdomadairement à des exercices de manœuvre des organes de fermeture étanche des portes, hublots, dalots, soupapes, manches à escarbilles et 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 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.

8) Alle inlaat- en uitlaatopeningen voor de voortstuwingswerktuigen en voor andere doeleinden moeten zoodanig zijn aangebracht, dat elk toevallig indringen van water in het schip wordt verhinderd.

9) Het aantal spuigaten, ontlastpijpen en andere openingen van dien aard in het scheepsboord moet tot een minimum beperkt worden, hetzij door elke uitlaatopening voor het grootst mogelijk aantal sanitaire en andere leidingen te doen dienen, hetzij op eene andere afdoende wijze.

10) De door het scheepsboord gaande uitlaatpijpen, waarvan de binnenopening lager dan de indompelingsgrenslijn is gelegen, moeten voorzien zijn van doelmatige en toegankelijke middelen, welke het binnendringen van water in het schip voorkomen. Men mag voor elke afzonderlijke uitlaatopening hetzij eene zelfsluitende terugslagklep gebruiken, welke voorzien is van eene inrichting, waardoor de klep rechtstreeks van boven het schottendeck af dichtgezet kan worden, hetzij in plaats daarvan twee zelfsluitende terugslagkleppen zonder zulk eene sluitingsinrichting, waarbij de bovenste van beide kleppen hooger dan de bovenste indeelingslastlijn zoodanig is gelegen, dat zij steeds bereikbaar is, om gedurende den normalen dienst te worden nagezien.

Wanneer eene rechtstreeks bewogen klep wordt aangebracht, moet de plaats, waar deze boven het schottendeck wordt bediend, steeds gemakkelijk toegankelijk zijn en moet deze voorzien zijn van eene inrichting, welke aanwijst of de klep open, dan wel gesloten is.

11) Doorgangs-, laad- en kolenpoorten, welke onder de indompelingsgrenslijn zijn aangebracht, moeten van voldoende sterkte zijn. Zij moeten deugdelijk gesloten en waterdicht verzekerd zijn, vóór het schip naar zee vertrekt. Zij moeten gedurende de vaart gesloten blijven.

Laad- en kolenpoorten, welke geheel of gedeeltelijk onder de bovenste indeelingslastlijn zijn gelegen, moeten in het bijzonder door de Administratie worden nagegaan.

12) De binnenboordsopening van elken stortkoker voor asch, vuil, enz., moet van een deugdelijk deksel zijn voorzien.

Indien de binnenboordsopening onder de indompelingsgrenslijn is gelegen, moet het deksel waterdicht zijn en moet bovendien eene zelfwerkende terugslagklep in den koker op eene gemakkelijk toegankelijke plaats boven de bovenste indeelingslastlijn worden aangebracht. Wanneer de koker niet in gebruik is, moeten zoowel het deksel als de klep gesloten en verzekerd zijn.

Voorschrift XI.

Constructie en eerste beproeving van waterdichte deuren, patrijspooten, enz.

1) De constructie en de afwerking van alle waterdichte deuren, patrijspooten, doorgangs-, lading- en kolenpoorten, kleppen, pijpen, asch- en vuilnisstortkokers, welke in deze voorschriften zijn vermeld, alsmede de materialen, welke er voor gebruikt zijn, moeten voldoen aan de door de Administratie gestelde eischen.

2) Elke waterdichte deur moet onder druk worden beproefd met een kolom water, tot de indompelingsgrenslijn. De proef moet worden genomen vóór de in dienst stelling van het schip, hetzij vóór, hetzij nadat de deur aan boord is aangebracht.

Voorschrift XII.

Constructie en eerste beproeving van waterdichte dekken, kokers, enz.

1) Waterdichte dekken, kokers, tunnels, kokerkielen en luchtschachten moeten even sterk zijn als de waterdichte schotten op overeenkomstige hoogte. De middelen, welke zijn toegepast om de waterdichtheid van deze gedeelten te verzekeren, moeten evenals de toegepaste sluitinrichtingen voor de openingen, aan de door de Administratie gestelde eischen voldoen. Waterdichte luchtschachten en kokers moeten ten minste tot de indompelingsgrenslijn zijn opgetrokken.

2) Na gereedheid moeten de waterdichte dekken, door deze te bespuiten of onder water te zetten, op waterdichtheid beproefd worden, terwijl waterdichte kokers, tunnels en ventilatieschachten door bespuiten moeten worden beproefd.

Voorschrift XIII.

Periodiek bewegen en inspecteeren van waterdichte deuren, enz.

Aan boord van alle nieuwe en bestaande schepen moeten wkelijks oefeningen plaats hebben in het bewegen van waterdichte deuren, patrijspooten, kleppen en sluitingsinrichtingen van spuijpijpen, asch- en vuilnisstortkokers. Op schepen, waarvan de reis langer dan één week duurt, moet eene volledige oefening, vóórdat het schip de haven verlaat en de daarop volgende oefeningen eens per week gedurende de reis worden gehouden, met dien verstande, dat alle waterdichte werktuiglijk bewegende deuren en alle draaideuren in hoofdwaarschotten, welke op zee in gebruik zijn, dagelijks moeten worden bewogen.

Les portes étanches, y compris les mécanismes et les indicateurs qui s'y rapportent, ainsi que les soupapes dont la fermeture est nécessaire pour assurer l'étanchéité d'un compartiment, doivent être périodiquement inspectées à la mer, à raison d'une fois au moins par semaine.

Règle XIV.

Mentions au Journal de bord réglementaire.

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 fermés pendant la navigation, en application des prescriptions précédentes, doivent être fermés avant l'appareillage. Mention doit être faite au journal de bord réglementaire des heures de fermeture de tous ces organes et des heures auxquelles auront été ouverts ceux dont le présent Règlement permet l'ouverture.

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

Règle XV.

Doubles-fonds.

1) Les navires dont la longueur est au moins égale à 61 mètres (200 pieds) et inférieure à 76 mètres (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 possible pratiquement de cette cloison.

2) Les navires dont la longueur est au moins égale à 76 mètres (249 pieds) et inférieure à 100 mètres (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 possible pratiquement de ces cloisons.

3) Les navires dont la longueur est égale ou supérieure à 100 mètres (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 possible pratiquement de ces cloisons.

4) 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'arrête extérieure de la tôle de côté avec le 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 diagonale inclinée à 25° sur l'horizontale et menée par le sommet inférieur externe du rectangle circonscrit à la maîtresse section.

5) Les puisards établis dans les doubles-fonds pour recevoir les aspirations des pompes ne doivent pas être plus profonds qu'il n'est nécessaire et, en tous les cas, il ne doivent pas être à moins de 457 millimètres (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.

Règle XVI.

Cloisons contre l'incendie.

Les navires doivent avoir, au-dessus du pont de cloisonnement, des cloisons contre l'incendie, s'étendant sans discontinuité d'un bord à l'autre et disposées à la satisfaction de l'Administration.

Elles doivent être construites en métal ou toute autre substance résistante au feu, et efficaces pour empêcher pendant une heure, dans les conditions pour lesquelles l'installation de ces cloisons est prévue, la propagation d'un incendie développant au voisinage de la cloison une température de 815° C (1500° F.).

Les niches, baïonnettes et tous les dispositifs fermant les ouvertures pratiquées dans ces cloisons seront à l'épreuve du feu et étanches aux flammes.

La distance moyenne de deux cloisons contre l'incendie adjacentes, dans une superstructure quelconque, doit être en général au plus égale à 40 mètres (131 pieds).

Règle XVII.

Hublots et autres, Ouvertures, etc., au-dessus de la Ligne de surimmersion.

1) Les hublots, les portes des coupées, les portes de chargement, les sabords à charbon, et autres dispositifs fermant les ouvertures pratiquées dans la muraille du navire au-dessus de la ligne de surimmersion doivent être convenablement dessinés et construits et présenter une résistance suffisante, eu égard au compartiment dans lequel elles sont placées et à leur position par rapport à la ligne de charge maximum de compartimentage.

De waterdichte deuren en alle daarbij behoorende bewegings- en aanwijsinrichtingen, benevens alle kleppen, welke afsluiting noodzakelijk is om eene afdeeling waterdicht te maken, moeten op zee periodiek, ten minste éénmaal per week, worden nagezien.

Voorschrift XIV.

Aanteekeningen in het scheepsdagboek.

Aan boord van alle nieuwe en bestaande schepen moeten de draaideuren, de afneembare platen, de patrijspoorten, de doorgangs-, laad- en kolenpoorten en andere openingen, welke op grond van deze voorschriften, gedurende de reis gesloten moeten blijven, c. q. aangebracht moeten zijn, vóór het schip de haven verlaat, worden gesloten c. q. aangebracht. De tijdstippen van sluiten en openen c. q. aanbrengen of afnemen, indien althans dit openen c. q. afnemen volgens deze voorschriften geoorloofd is, moeten in het scheepsdagboek worden aangeteekend.

Een verslag van alle oefeningen en inspecties, welke volgens Voorschrift XIII zijn vereischt, moet in het scheepsdagboek worden ingeschreven met duidelijke vermelding van elk gebrek, dat daarbij is waargenomen.

Voorschrift XV.

Dubbelt bodems.

1) Schepen, welke lengte ten minste gelijk is aan 61 meter (200 voet) en kleiner is dan 76 meter (249 voet) moeten van een dubbelen bodem zijn voorzien, welke zich ten minste uitstrekt van het voortstuwingsgedeelte tot het voorpijkschot of tot een punt, dat zóó dicht daarbij gelegen is, als practisch mogelijk is.

2) Schepen, welke lengte ten minste gelijk is aan 76 meter (249 voet) en kleiner is dan 100 meter (330 voet) moeten, althans buiten het voortstuwingsgedeelte, van een dubbelen bodem, welke zich daarbuiten ten minste tot vóór- en tot achterpijkschot uitstrekt of tot een punt, zoo dicht daarbij gelegen als practisch mogelijk is, zijn voorzien.

3) Schepen, welke lengte 100 meter (330 voet) of meer bedraagt, moeten over de geheele lengte voorzien zijn van een dubbelen bodem, welke zich tot het vóór- en achterpijkschot uitstrekt of tot een punt, zoo dicht daarbij gelegen, als practisch mogelijk is.

4) Waar een dubbelen bodem is voorgeschreven, moet deze zich zoodanig tot het scheepsboord uitstrekken, dat het vlak tot de ronding van de kimmen beschermd is.

Zoodanige bescherming zal voldoende worden geacht, indien de lijn van aansnijding van de kantplaat met de huid in eenig deel niet lager ligt dan een horizontaal vlak, dat gaat door het punt van aansnijding tusschen de spantlijn op het grootspant en eene dwarsscheepsche diagonaal, welke onder een hoek van 25 graden met de basislijn getrokken is uit het snijpunt van deze basislijn met de verticale raaklijn aan genoemde spantlijn.

5) Lenswaterputten, welke voor de plaatsing van de zuigflesschen der lensleiding in den dubbelen bodem zijn aangebracht, mogen niet dieper zijn dan noodig is. Hun bodem mag in geen geval komen op een afstand, welke kleiner is dan 457 millimeter (18 duim) van het scheepsvlak of van de binnenste aansnijding van de kantplaat. Intusschen mag aan het achtereind van de astunnel van schroefschepen een lenswaterput tot de huid doorloopen.

Voorschrift XVI.

Brandwerende schotten.

De schepen moeten boven het schottendek voorzien zijn van brandwerende schotten, welke zonder onderbreking van boord tot boord doorloopen en tot voldoening van de Administratie zijn aangebracht.

Zij moeten van metaal of ander brandwerend materiaal gemaakt zijn en onder de omstandigheden, waarvoor de schotten aan boord zijn aangebracht, in staat zijn gedurende één uur het verspreiden van brand, waarbij een temperatuur van 815° C. (1500° F.) bij het schot wordt opgewekt, tegen te houden.

Trapsgewijze sprongen en nissen in deze schotten en de middelen om alle openingen in de schotten af te sluiten moeten brandwerend en vlamdicht zijn.

De gemiddelde afstand tusschen twee opeenvolgende brandwerende schotten in den bovenbouw zal in het algemeen nimmer grooter zijn dan 40 meter (131 voet).

Voorschrift XVII.

Openingen enz. in het scheepsboord en elders, boven de indompelingsgrenslijn.

1) Patrijspoorten, doorgangs-, laad-, en kolenpoorten en andere middelen om openingen in het scheepsboord boven de indompelingsgrenslijn te sluiten moeten deugdelijk ontworpen en uitgevoerd en, rekening houdend met de ruimten, waarin zij zijn aangebracht, en met hunne plaats ten opzichte van de bovenste indeelingslastlijn, voldoende sterk zijn.

2) Le pont de cloisonnement ou un autre pont situé au-dessus doit être étanche en ce sens que, dans des circonstances de mer ordinaires, 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 d'hiloires 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.

3) 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 XVIII.

Evacuation des Compartiments étanches.

1) Dans les parties du navire affectées aux passagers et à l'équipage, tout compartiment étanche doit être pourvu d'une échappée praticable offrant aux personnes qui l'occupent un moyen de gagner le pont découvert.

2) Toute chambre de machine, 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 XIX.

Moyens de Pompage.

Navires à vapeur.

1) 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. A cet effet des aspirations latérales sont en général nécessaires, sauf dans les parties resserrées aux extrémités du navire. Lorsque le vaigrage aux boudains est jointif, on doit ménager un accès de l'eau aux tuyaux d'aspiration. Des moyens efficaces doivent être prévus pour l'épuisement de l'eau des cales frigorifiques.

2) En plus de la pompe de cale ordinaire conduite par la machine principale ou de la pompe indépendante qui la remplace, il y aura deux pompes de cale indépendantes actionnées par une source d'énergie. Toutefois, dans les navires de moins de 91 m. 50 (300 pieds) de longueur ayant un critérium numérique inférieur à 30, une des pompes indépendantes peut être remplacée, soit par deux pompes à bras efficaces, placées une à l'avant, l'autre à l'arrière, soit par une pompe transportable actionnée par une source d'énergie.

Les pompes sanitaires, les pompes de ballast ou de service peuvent être considérées comme des pompes de cale indépendantes si elles sont disposées pour être reliées au réseau de tuyautage de cale.

3) Lorsqu'il est exigé deux pompes indépendantes au moins actionnées par une source d'énergie, leur disposition doit être telle qu'une au moins puisse servir, dans les circonstances ordinaires où le navire peut être envahi en mer. Une de ces pompes indépendantes doit en conséquence être une pompe de secours d'un type submersible éprouvé. Une source d'énergie située au-dessus du pont de cloisonnement doit être disponible pour actionner cette pompe en toute éventualité.

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

5) Chaque pompe de cale, à bras ou mécanique, 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.

6) Chaque pompe de cale indépendante mécanique doit être capable d'imprimer à l'eau dans le collecteur principal d'aspiration une vitesse d'au moins 122 mètres (400 pieds) par minute, elle doit avoir une aspiration directe séparée dans le compartiment où elle est située et d'un diamètre au moins égal à celui de ce collecteur. Les aspirations directes de chaque pompe indépendante mécanique doivent être disposées pour aspirer de chaque bord du navire.

7) Les pompes de circulation principales doivent avoir une aspiration directe munie de clapet de non-retour, au point le plus bas de la chambre des machines et d'un diamètre au moins égal aux deux tiers de la prise principale d'eau de circulation. Si le combustible est, ou peut être du charbon, et s'il n'y a pas de cloison étanche entre les

2) Het schottendek of een daarboven gelegen dek moet dicht zijn tegen weer en wind met dien verstande, dat bij normale omstandigheden op zee het water niet naar beneden kan doordringen. Alle openingen in dit aan weer en wind blootgestelde dek moeten hoofden van ruim voldoende hoogte en sterkte hebben en moeten voorzien zijn van doelmatige middelen om deze snel tegen weer en wind af te sluiten.

3) Waterloospoorten en/of spui pijpen moeten, zooveel als onder alle weersomstandigheden voor het vlugge afstroomen van water noodig is, worden aangebracht.

Voorschrift XVIII.

Uitgangen uit waterdichte afdeelingen.

1) In de voor passagiers en voor de bemanning bestemde ruimten moet elke waterdichte afdeeling van geschikte uitgangen voorzien zijn om de opvarenden in de gelegenheid te stellen uit de afdeeling naar het open dek te komen.

2) Elke machinekamer, astunnel, stookplaats en andere werkruimte, moet voorzien zijn van een geschikten uitgang om de bemanning gelegenheid te geven, zonder waterdichte deuren te passeeren, deze ruimten te verlaten.

Voorschrift XIX.

Pompinstallaties.

Stoomschepen.

1) Elk schip moet voorzien zijn van eene doeltreffende pomp-inrichting, welke in staat is onder alle, in de praktijk na eene ramp voorkomende, omstandigheden, hetzij dat het schip recht ligt, dan wel slagzijde heeft, uit elke waterdichte afdeeling te pompen en te lenzen. Tot dit doeleinde zullen, met uitzondering van die in smalle afdeelingen aan de scheepseinden, in den regel zuigopeningen in de zijden noodzakelijk zijn. Waar eene dichte buikdenning over de vullings is aangebracht, moeten maatregelen worden getroffen, opdat het water den weg naar de zuigflesschen kan vinden. Doelmatige middelen moeten aanwezig zijn om het water uit geïsoleerde laadruimten te verwijderen.

2) Behalve de gewone lenspomp, welke door het hoofdwerktuig wordt gedreven, of de daarmee gelijkwaardige afzonderlijk gedreven pomp, moeten twee onafhankelijke werktuiglijk gedreven lenspompen aanwezig zijn. In schepen met eene lengte kleiner dan 91,5 meter (300 voet) en een criteriumgetal kleiner dan 30 mag echter eene der extra voorgeschreven onafhankelijke werktuiglijk gedreven pompen of door twee doelmatige handpompen met krukbeving, waarvan de eene vooruit, de andere achteruit moet zijn opgesteld, of door eene verplaatsbare door eene krachtbron gedreven pomp worden vervangen.

Sanitaire, ballast- en algemeene dienstpompen mogen beschouwd worden als onafhankelijke werktuiglijk gedreven lenspompen, mits zij voorzien zijn van de noodige aansluitingen aan de lensleiding.

3) Wanneer twee of meer onafhankelijke, werktuiglijk gedreven pompen zijn voorgeschreven, moet de inrichting zoodanig zijn, dat ten minste ééne van deze voor het gebruik in alle voor de hand liggende omstandigheden, waaronder een schip op zee gedeeltelijk kan volloopen, beschikbaar is. Derhalve moet eene dezer pompen eene noodpomp zijn, welke onder water op betrouwbare wijze werkt. Voor deze pomp moet in geval van nood eene zich boven het schottendek bevindende krachtbron beschikbaar zijn.

4) Waar zulks practisch uitvoerbaar is, moeten de werktuiglijk gedreven lenspompen in verschillende waterdichte afdeelingen worden geplaatst, welke afdeelingen zoodanig gelegen moeten zijn, dat zij niet gemakkelijk door zelfde averij vol kunnen loopen. Indien de machines en ketels in twee of meer waterdichte afdeelingen zijn geplaatst, moeten de pompen, welke als lenspomp moeten kunnen dienen, zooveel als practisch mogelijk is, over deze afdeelingen worden verdeeld.

5) Met uitzondering van pompen, welke alleen ten behoeve van piekafdeelingen zijn bestemd, moet elke uit de hand of werktuiglijk bewogen lenspomp zoo zijn ingericht, dat zij uit elk ruim of elke voortstuwingsafdeeling van het schip kan lenzen.

6) Elke onafhankelijke, werktuiglijk gedreven lenspomp moet in staat zijn aan het water in de hoofdlensleiding eene snelheid van niet minder dan 122 meter (400 voet) per minuut te geven; zij moet naar de afdeeling, waarin zij is opgesteld, eene afzonderlijke rechtstreekse zuigleiding hebben met eene middellijn, welke niet kleiner is dan die van de hoofdlensleiding. De rechtstreekse zuigleidingen van elke onafhankelijke werktuiglijk gedreven pomp moeten zoo zijn ingericht, dat deze van elk boord van het schip kan pompen.

7) Hoofdcirculatiepompen moeten rechtstreekse zuigverbindingen hebben, welke, van terugslagkleppen voorzien, naar het laagste punt in de voortstuwingsruimte leiden, en welke eene middellijn hebben, van ten minste twee derden van die der hoofdcirculatie-inlaat. Wanneer als brandstof steenkolen worden of kunnen worden gebruikt

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 muni de vanne d'isolement.

8) a) 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.

b) L'emploi de tuyaux en plomb est interdit dans les soutes à charbon ou dans les soutes à combustible liquide ou dans les chambres de machines ou de chaudières, y compris les chambres des moteurs renfermant des pompes à combustible liquide ou des caisses de décantation.

9) L'Administration doit établir des règles pour le calcul du diamètre des collecteurs et branchements du tuyautage des cales en tenant compte des dimensions du navire et de celles des compartiments à épuiser.

10) 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 les cales à marchandises, ni d'un compartiment dans l'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 ballast ne puisse, par inadvertance, être remplie d'eau de mer quand elle contient du lest liquide.

11) Des mesures doivent être prises pour que, si un compartiment desservi par un tuyau d'aspiration de cale vient à être rempli, il ne se déverse dans un autre compartiment, dans le cas où le tuyau d'aspiration en question serait lui-même brisé ou avarié par collision ou échouage. Pour cela, si en un point de son tracé, le tuyau est situé près du bordé extérieur ou dans une quille tubulaire, on doit placer sur le tuyau dans le compartiment qui contient l'extrémité libre du tuyau soit un clapet de non-retour, soit une vanne à tige filetée qui puisse être manœuvrée d'un point au-dessus du pont de cloisonnement.

12) Toutes les boîtes de distribution, vannes, robinets, faisant partie du système d'épuisement des cales doivent être placés dans des endroits où ils soient toujours accessibles dans les circonstances normales. Ils doivent être disposés de telle sorte qu'en cas de remplissage d'un compartiment, on puisse mettre en marche la pompe de secours sur 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 au-dessus du pont de cloisonnement. Si, en plus du réseau normal de tuyautage de cale il y a un réseau de secours, il doit être indépendant du réseau principal et disposé de telle sorte que la pompe de secours puisse aspirer dans un compartiment quelconque en cas d'envahissement d'un compartiment.

Navires à moteurs.

13) Le système de pompage à la cale des navires à moteurs doit, autant que cela est pratiquement possible, et à l'exception de ce qui est relatif aux pompes de circulation, être équivalent à celui qui serait exigé pour un navire à vapeur de mêmes dimensions.

Règle XX.

Marche arrière.

La puissance de marche arrière doit être suffisante pour assurer au navire des aptitudes de manœuvre convenables en toutes circonstances.

Règle XXI.

Appareil à gouverner auxiliaire.

Les navires doivent être munis d'un appareil à gouverner auxiliaire, qui peut être d'une puissance inférieure à celle de l'appareil principal; il n'est pas exigé que cet appareil auxiliaire soit actionné par la vapeur ou toute autre source d'énergie, pourvu que des dispositifs appropriés pour une commande à la main soient réalisables. Un moteur identique au moteur de la machine à gouverner principale sera considéré comme un appareil à gouverner auxiliaire dans le sens de la présente Règle.

Règle XXII.

Inspections initiales et subséquentes de Navires.

(1) Tout navire neuf ou existant doit être soumis aux inspections spécifiées ci-après :

- a) Une inspection préalable à la mise en service;
- b) Une inspection périodique tous les douze mois;
- c) Des inspections supplémentaires occasionnelles.

en zich geen waterdicht schot tusschen machine- en ketelruim bevindt, moet eene rechtstreeksche uitlaat naar buitenboord van ten minste één circulatiepomp worden aangebracht of kan deze in plaats daarvan door eene rechtstreeksche aansluiting met afsluitingsmiddel op de circulatie-uitlaatleiding worden vervangen.

8) a) Alle pijpleidingen, leidend van pompen, welke noodig zijn om laadruimen of voortstuwingsafdeelingen droog te houden, moeten volkomen afgescheiden zijn van die leidingen, welke gebruikt kunnen worden voor het vullen of ledigen van ruimten, waarin water of olie vervoerd wordt.

b) Looden pijpen mogen noch gebruikt worden onder kolenbunkers of brandstoflietanks, noch in ketel- of machineruimen, waaronder zijn begrepen motorkamers, waarin olie-bezinktanks of brandstofpompen zijn opgesteld.

9) De Administratie moet voorschriften maken met betrekking tot de middellijnen van de hoofd- en nevenlensleidingen, welke onderscheidenlijk vastgesteld moeten zijn in verhouding tot de grootte van het schip en tot die van de afdeelingen, waarop moet worden gepompt.

10) De inrichting van de lensleiding en de ballastleiding moet zodanig zijn, dat het is uitgesloten, dat het water van buitenboord en uit waterballastruimen naar laad- en voortstuwingsruimen, of uit de eene afdeeling naar de andere stroomt. Bijzondere voorzorgen moeten worden genomen om te voorkomen, dat eene dieptank, met aansluiting zoowel aan de lensleiding als aan de ballastleiding, door onachtzaamheid, of met zeewater volloopt, wanneer zij lading bevat, of door eene lenspijp wordt leeggepompt, wanneer zij waterballast bevat.

11) Maatregelen moeten worden getroffen om te voorkomen, dat eene afdeeling, welke bediend wordt door eene lenspijp, volloopt, ten gevolge van breken of beschadigen van deze pijp in eene andere afdeeling bij eene aanvaring of bij aan den grond loopen. Hiertoe moet, wanneer zulk eene pijp op eenige plaats nabij het scheepsboord of in een kokerkiel is gelegen, in de pijp binnen de afdeeling, welke het open zuig eind der pijp bevat, hetzij eene terugslagklep, hetzij eene neerschroefbare klep, welke van eene plaats boven het schottendek kan worden bewogen, zijn aangebracht.

12) Alle verdeelkasten, kranen en afsluiters, welke in verbinding staan met de lensinrichting, moeten zodanig zijn opgesteld, dat zij te allen tijde onder normale omstandigheden bereikbaar zijn. Zij moeten zoo zijn ingericht, dat in geval van volloopen van eene afdeeling de noodlenspomp op elke afdeeling kan pompen. Indien er slechts één pijpleidingstelsel door alle pompen wordt bediend, moeten de noodige kranen of kleppen, welke de verdeling van de werking der lensleiding beheerschen, boven het schottendek bewogen kunnen worden. Indien behalve de hoofdlensinrichting ook eene noodlensinrichting is aangebracht, moet deze onafhankelijk zijn van het hoofdstelsel en zoo zijn ingericht, dat de noodpomp in staat is op elke afdeeling te pompen, wanneer eene der afdeelingen volloopt.

Motorschepen.

13) De lensinrichting in motorschepen moet, voor zoover dit praktisch uitvoerbaar is, gelijkwaardig zijn aan die, welke voor stoomschepen van gelijke grootte is vereischt, behalve voor zoover de hoofdcirculatiepompen betreft.

Voorschrift XX.

Vermogen om achteruit te varen.

Het vermogen der werktuigen om achteruit te varen moet voldoende zijn om aan het schip onder alle omstandigheden eene behoorlijke manœuvrevaardigheid te geven.

Voorschrift XXI.

Hulpstuurinrichting.

De schepen moeten voorzien zijn van eene hulpstuurinrichting, welke intusschen van geringer vermogen mag zijn dan de hoofdstuurinrichting en niet in werking behoeft te worden gebracht door stoom of door eenige andere werktuiglijke kracht, wanneer geschikte inrichtingen voor handbeweging praktisch uitvoerbaar zijn. Een tweede hoofdstuurstelsel zal volgens de bedoeling van dit voorschrift als eene hulpstuurinrichting worden beschouwd.

Voorschrift XXII.

Eerste en volgende inspecties van schepen.

1) Elk nieuw of bestaand schip zal onderworpen zijn aan de inspecties, welke hieronder zijn vermeld :

- a) Eene inspectie, voordat het schip in dienst wordt gesteld;
- b) Eene periodieke inspectie, eenmaal in de twaalf maanden;
- c) Aanvullende inspecties, naar omstandigheden.

(2) Les inspections visées dans l'article précédent doivent s'effectuer dans les conditions suivantes :

a) *L'inspection préalable à la mise en service* comporte un examen complet de la coque, des appareils mécaniques et de l'armement, notamment une visite à sec de la carène ainsi qu'une visite extérieure et intérieure des chaudières. Cette inspection doit permettre de se rendre compte que le navire répond complètement, au point de vue des dispositions générales, des matériaux et échantillons de la coque, des chaudières et de leurs accessoires, des machines principales et auxiliaires, des engins de sauvetage et de l'armement, aux prescriptions de la présente Convention ainsi qu'à celles des règlements de détail édictés pour l'application par le Gouvernement de l'Etat dont il dépend, pour les navires affectés au service auquel le navire est destiné. L'inspection doit également permettre de se rendre compte que le navire et son armement sont d'une exécution satisfaisante à tous égards.

b) *L'inspection périodique* comporte un examen d'ensemble de la coque, des chaudières, de la machinerie et de l'armement, notamment une visite à sec de la carène. Cette inspection doit permettre de se rendre compte que le navire est, au point de vue de la coque, des chaudières et accessoires, des machines principales et auxiliaires ainsi que des engins de sauvetage et de l'armement, dans un état satisfaisant et approprié au service auquel il est destiné, et qu'il répond, en outre, aux prescriptions de la présente Convention et à celles des règlements de détail édictés pour l'application par le Gouvernement de l'Etat dont relève le navire.

c) *Une inspection générale ou partielle*, suivant le cas, doit être faite chaque fois qu'il se produit un accident ou qu'il se révèle un défaut affectant soit la sécurité du navire, soit l'intégrité ou l'efficacité des engins de sauvetage ou des autres appareils. Il en est de même chaque fois que le navire a subi une réparation ou que des parties importantes en ont été renouvelées. L'inspection doit permettre de se rendre compte que les réparations nécessaires ou les renouvellements ont été effectués dans de bonnes conditions, que les matériaux utilisés, ainsi que les procédés d'exécution employés, donnent toute satisfaction, et que le navire répond à tous égards aux prescriptions de la présente Convention et à celles des règlements de détail édictés pour l'application par le Gouvernement dont relève le navire.

3) Les règlements de détail, visés au paragraphe 2) ci-dessus, fixent les règles à observer pour les essais hydrostatiques avant et après la mise en service applicables aux chaudières principales et auxiliaires, à leurs accessoires, aux tuyautages de vapeur, réservoirs à haute pression, réservoirs à combustible liquide pour moteurs à combustion interne. Ils doivent indiquer les pressions d'épreuve et l'intervalle entre deux essais consécutifs.

Les chaudières principales et auxiliaires, leurs accessoires, les réservoirs divers et les tuyautages de vapeur de plus de 76 millimètres (3 pouces) de diamètre intérieur doivent subir avec succès une épreuve hydraulique avant leur mise en service. Les tuyaux de vapeur de plus de 76 millimètres (3 pouces) de diamètre intérieur, subiront des épreuves hydrauliques périodiques.

Règle XXIII.

Prescriptions concernant les Modifications faites au Navire. dans l'intervalle des Visites.

Après achèvement de l'inspection du navire prévue à la Règle XXII, aucune modification ne devra être apportée sans l'autorisation de l'Administration aux dispositions de la coque, de l'appareil moteur, de l'armement, etc., soumis à la surveillance.

ENGINS DE SAUVETAGE, ETC.

Règle XXIV.

Types réglementaires d'Embarcations.

Les types réglementaires d'embarcations sont classés comme suit :

Classe I. Embarcations ouvertes, à bordé rigide avec : a) flotteurs intérieurs seulement; b) flotteurs intérieurs et extérieurs.

Classe II. a) Embarcations ouvertes, avec flotteurs intérieurs et extérieurs avec la partie, supérieure du bordé repliable; b) embarcations pontées, avec fargues étanches fixes ou repliables.

Une embarcation ne peut être admise si sa flottabilité dépend de l'ajustement préalable d'une des principales parties de la coque, ou si sa capacité cubique est inférieure à 3 m³ 500 (125 pieds cubes).

2) De bovenvermelde inspecties zullen als volgt worden gehouden :

a) *De inspectie, voordat het schip in dienst wordt gesteld*, moet

een volledig onderzoek omvatten van den romp, de werktuigen en de uitrusting en derhalve mede van het vlak van het schip aan de buitenzijde en van de ketels in- en uitwendig. Bij deze inspectie zal men er zich van moeten overtuigen, dat de algemeene inrichting, de materialen en de verbanddeelen van den romp, de ketels met toebehooren, de hoofd- en hulpwerktuigen, de reddingmiddelen en andere uitrustingsgoederen volkomen beantwoorden aan de bepalingen van dit Verdrag en aan de gedetailleerde voorschriften, welke de Regeering van den Staat, waar het schip thuishoort, naar aanleiding daarvan heeft uitgevaardigd voor de schepen in de vaart, waarvoor het schip bestemd is. Het onderzoek moet voorts zoodanig zijn, dat men zich er van overtuigt, dat de afwerking van alle onderdeelen van het schip en van de uitrusting in alle opzichten voldoende is.

b) *De periodieke inspectie*, moet een volledig onderzoek omvatten van den geheelen romp, de ketels, de werktuigen en de uitrusting en derhalve mede van het vlak van het schip aan de buitenzijde. Bij deze inspectie zal men er zich van moeten overtuigen, dat het schip, voor zoover de romp, de ketels met toebehooren, de hoofd- en hulpwerktuigen, de reddingmiddelen en andere uitrustingsgoederen betreft, in voldoende toestand verkeert en geschikt is voor de vaart, waarvoor het bestemd is en dat het voldoet aan de bepalingen van dit Verdrag en aan de gedetailleerde voorschriften, welke de Regeering van den Staat, waar het schip thuishoort, naar aanleiding daarvan heeft uitgevaardigd.

c) *Eene algemeene of gedeeltelijke inspectie* moet, al naar gelang van omstandigheden, eiken keer worden gehouden, indien een ongeval heeft plaats gehad of een gebrek aan het licht is gekomen, dat, hetzij de veiligheid van het schip, hetzij de deugdelijkheid of de volledigheid van de reddingmiddelen of andere uitrustingsdeelen aantast en tevens telkenmale, wanneer belangrijke herstellingen of vernieuwingen hebben plaats gehad. Bij deze inspectie zal men er zich van moeten overtuigen, dat de noodzakelijke herstellingen of vernieuwingen deugdelijk zijn uitgevoerd, dat het materiaal en de wijze van uitvoering dezer herstellingen of vernieuwingen in alle opzichten voldoende zijn en dat het schip in alle opzichten voldoet aan de bepalingen van dit Verdrag, en aan de gedetailleerde voorschriften, welke de Regeering van den Staat, waar het schip thuishoort, naar aanleiding daarvan heeft uitgevaardigd.

3) De in lid (2) bedoelde gedetailleerde voorschriften moeten de bepalingen aangeven welke bij de eerste en volgende keuringen met waterdruk in acht moeten worden genomen, evenals den toe te passen druk en de tusschenpoelen tusschen twee opeenvolgende keuringen, waaraan de hoofd- en hulpketels, de verbindingen, de stoompijpen, de hoogedrukpaten en de brandstoftanks, voor oliemotoren moeten voldoen.

De hoofd- en hulpketels, de verbindingen, de tanks en de vaten, zoomede de stoompijpen van eene inwendige middellijn grooter dan 76 millimeter (3 duim) moeten voor het in gebruik nemen met goed gevolg aan eene keuring met waterdruk worden onderworpen. Stoompijpen met eene inwendige middellijn grooter dan 76 millimeter (3 duim) moeten op gezette tijden met waterdruk worden beproefd.

Voorschrift XXIII.

Handhaving van den toestand na de inspectie.

Nadat de inspectie van het schip, als bepaald in Voorschrift XXII, is beëindigd, mag zonder machtiging van de Administratie, geenelei verandering worden gemaakt in de constructie, in de werktuiglijke inrichting, in de uitrusting, enz., voor zoover deze aan de inspectie zijn onderworpen.

REDDINGMIDDELEN, ENZ.

Voorschrift XXIV.

Voorgeschreven boottypen.

De voorgeschreven boottypen zijn ingedeeld als volgt :

Klasse I. Open booten met vaste boorden : a) met uitsluitend inwendig drijfvermogen; b) met inwendig en uitwendig drijfvermogen.

Klasse II. a) Open booten met inwendig en uitwendig drijfvermogen met gedeeltelijke samenvouwbare bovenboorden; b) booten met vast dek, met vaste dan wel samenvouwbare waterdichte bovenboorden.

Geen boot mag worden goedgekeurd, waarvan het drijfvermogen afhankelijk is van het voorafgaande gereedmaken van een der voornaamste gedeelten van den romp of welker inhoud kleiner is dan 3,5 M³ (overeenkomende met 125 kubieke Eng. voeten).

Une embarcation ne peut être admise si son poids, en pleine charge avec les personnes qu'elle peut recevoir et son armement dépasse 20,300 kilogr. (20 tonnes anglaises).

Règle XXV.

Embarcations de Sauvetage de la Classe I.

Les embarcations de sauvetage de la Classe I doivent avoir une tonture moyenne au moins égale à quatre pour cent de leur longueur.

Les caissons à l'air des embarcations de sauvetage de la Classe I doivent être disposés de manière à assurer la stabilité de l'embarcation complètement chargée dans des circonstances de temps défavorables.

Dans les embarcations admises à porter 100 personnes ou plus, le volume des flotteurs doit être augmenté à la satisfaction de l'Administration.

Les embarcations de sauvetage de la Classe I doivent aussi satisfaire aux conditions suivantes :

a) Embarcations de Sauvetage avec Flotteurs intérieurs seulement.

La flottabilité d'une embarcation en bois de ce type doit être assurée par des caissons à air étanches ayant un volume total au moins égal au dixième de la capacité cubique de l'embarcation.

La flottabilité d'une embarcation métallique de ce type 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.

b) Embarcations de Sauvetage avec flotteurs intérieurs et extérieurs.

La flottabilité intérieure d'une embarcation en bois de ce type doit être assurée par des caissons à air étanches ayant un volume total au moins égal à sept et demi pour cent de la capacité cubique de l'embarcation.

Les flotteurs extérieurs peuvent être constitués par du liège ou par toute autre matière au moins équivalente. Ne sont pas admis les flotteurs 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, non plus que les flotteurs nécessitant une insufflation d'air.

Lorsque les flotteurs sont en liège, leur volume, pour une embarcation en bois, ne doit pas être inférieur aux trente-trois millièmes de la capacité cubique de l'embarcation; s'ils sont en une autre matière que le liège, leur volume et leur installation doivent être tels que la flottabilité et la stabilité de l'embarcation ne soient pas inférieures à celles d'une embarcation similaire pourvue de flotteurs en liège.

La flottabilité d'une embarcation métallique ne doit pas être inférieure à celle qui est exigée ci-dessus pour une embarcation en bois de même capacité cubique; le volume des caissons et celui des flotteurs extérieurs doivent être augmentés en conséquence.

Règle XXVI.

Embarcation de la Classe II.

Les embarcations de la Classe II doivent satisfaire aux conditions suivantes :

a) Embarcations ouvertes ayant la partie supérieure du bordé repliable, avec des flotteurs intérieurs et extérieurs.

Une embarcation de ce type doit comporter à la fois des caissons à air étanches et des flotteurs extérieurs. Leur volume total, pour chacune des personnes que l'embarcation est apte à recevoir, doit avoir au moins les valeurs suivantes :

	Décimètres cubes.	Pieds cubes anglais.
Caissons étanches	43	1,5
Flotteurs extérieurs (s'ils sont en liège)	6	0,2

Les flotteurs extérieurs peuvent être constitués par du liège ou par toute autre matière au moins équivalente. Ne sont pas admis les flotteurs dont le remplissage est constitué par du jonc, du liège en copeau ou en grains, ou par toute autre substance à l'état de déchets et sans cohésion propre, non plus que les flotteurs nécessitant une insufflation d'air.

Lorsque les flotteurs ne sont pas en liège, leur volume et leur installation doivent être tels que la flottabilité et la stabilité de l'embarcation ne soient pas inférieures à celles d'une embarcation similaire pourvue de flotteurs en liège.

Geen boot mag worden goedgekeurd, waarvan het gewicht met volle belading aan personen en uitrusting grooter dan 20,300 kilogr. (overeenkomende met 20 Engelsche gewichtstonnen) is.

Voorschrift XXV.

Reddingbooten van klasse I.

Reddingbooten van klasse I moeten eene gemiddelde zeeg hebben, welke ten minste gelijk is aan 4 percent van hunne lengte.

De luchtkasten van reddingbooten van klasse I zullen zoodanig geplaatst worden, dat bij volle belading en onder ongunstige weersomstandigheden de stabiliteit verzekerd is.

Van booten, welke 100 en meer personen mogen opnemen, moet het drijfvermogen ten genoeg van de Administratie worden verhoogd.

Reddingbooten van klasse I moeten tevens aan de volgende voorwaarden voldoen :

a) Reddingbooten met uitsluitend inwendig drijfvermogen.

Het drijfvermogen van een houten boot van dit type moet worden verzekerd door waterdichte luchtkasten, welke gezamenlijke inhoud ten minste gelijk zal moeten zijn aan een tiende van den kubieken inhoud van de boot.

Het drijfvermogen van eene metalen boot van dit type zal niet minder mogen zijn dan hierboven geëischt wordt voor eene houten boot van denzelfden kubieken inhoud; de inhoud van de waterdichte luchtkasten moet dienovereenkomstig worden vergroot.

b) Reddingbooten met inwendig en uitwendig drijfvermogen.

Het inwendig drijfvermogen van eene houten boot van dit type moet verzekerd zijn door waterdichte luchtkasten, welke gezamenlijke inhoud ten minste gelijk is aan zeven en een half percent van den kubieken inhoud van de boot.

De buitenboordsdrijfgordel mag vervaardigd zijn van kurk of van elke andere daarmee gelijkwaardige stof. Niet toegelaten zijn drijfgordels, welke gevuld zijn met riet, kurkafval, kurkkorrels of eenige andere korrelige stof zonder samenhang, alsmede drijfgordels, welke moeten worden opgeblazen.

Indien de drijfgordels van kurk zijn vervaardigd, zal hun inhoud voor eene houten boot niet minder zijn dan drie en dertig duizenden van den kubieken inhoud der boot; indien zij van eene andere stof dan kurk zijn vervaardigd zullen zij eenen zoodanigen inhoud hebben en zullen zij zoodanig zijn aangebracht, dat het drijfvermogen en de stabiliteit van de boot niet minder zijn dan die van een dergelijke boot, voorzien van kurken drijfgordels.

Het drijfvermogen van eene metalen boot zal niet minder zijn dan hetgeen hier boven geëischt is voor eene houten boot van denzelfden kubieken inhoud; de inhoud van de waterdichte luchtkasten en van de buitenboordsdrijfgordels moet dienovereenkomstig worden vergroot.

Voorschrift XXVI.

Booten van klasse II.

Booten van klasse II moeten aan de volgende voorwaarden voldoen :

a) Open booten met inwendig en uitwendig drijfvermogen met samenvouwbare bovenboorden.

Eene boot van dit type moet tegelijkertijd voorzien zijn van waterdichte luchtkasten en buitenboordsdrijfgordels.

De gezamenlijke inhoud moet voor iedere persoon, waarvoor de boot plaats biedt, ten minste gelijk zijn aan de hieronder vermelde waarden :

	dm ³	Kub. Eng. voeten.
Luchtkasten	43	1,5
Buitenboordsdrijfgordels (indien van kurk vervaardigd)	6	0,2

De buitenboordsdrijfgordel mag vervaardigd zijn van kurk of van elke andere daarmee gelijkwaardige stof. Niet toegelaten zijn drijfgordels, welke gevuld zijn met riet, kurkafval, kurkkorrels of eenige andere korrelige stof zonder samenhang, alsmede drijfgordels, welke moeten worden opgeblazen.

Indien zij van eene andere stof dan kurk vervaardigd zijn, moeten zij een zoodanigen inhoud hebben en zullen zij zoodanig zijn aangebracht, dat het drijfvermogen en de stabiliteit van de boot niet minder zijn dan die van eene dergelijke boot, voorzien van kurken drijfgordels.

Une embarcation métallique de ce type doit être munie de flotteurs intérieurs et extérieurs qui lui assurent une flottabilité au moins égale à celle d'une embarcation en bois.

Le franc-bord minimum des embarcations de ce type doit être fixé suivant leur longueur; il se mesure à mi-longueur de l'embarcation, et verticalement sur les flancs, depuis le sommet de la partie fixe de ceux-ci jusqu'à la flottaison en charge.

Le franc-bord en eau douce ne doit pas être inférieur aux valeurs ci-après :

Longueur de l'embarcation de sauvetage.		Franc-bord minimum.	
Mètres.	Pieds anglais.	Millimètres.	Pouce anglais.
7.90	26	200	8
8.50	28	225	9
9.15	30	250	10

Le franc-bord des embarcations de longueur intermédiaire s'obtient par interpolation.

Les fargues repliables doivent être étanches.

b) *Embarcations pontées avec fargues étanches fixes ou repliables.*

i) *Embarcations pontées avec pont surélevé en abord.* — La partie non surélevée du pont d'une embarcation de ce type doit présenter une surface non inférieure à 30 pour cent de la surface totale du pont. Cette partie non surélevée doit être, au-dessus de la flottaison en charge, d'une hauteur au moins égale en tous points à un demi pour cent de la longueur de l'embarcation; cette limite est portée à un et demi pour cent aux extrémités de cette partie.

Le franc-bord d'une embarcation de ce type doit être tel qu'il lui assure une réserve de flottabilité au moins égale à 35 pour cent.

ii) *Embarcations pontées à pont non surélevé.* — Le franc-bord minimum des embarcations de ce type est indépendant de leur longueur et est uniquement fixé d'après leur creux. Les mesures sont prises à mi-longueur de l'embarcation et verticalement, depuis le sommet du pont en abord jusqu'au-dessous du galbord pour le creux et jusqu'à la flottaison en charge pour le franc-bord.

Le franc-bord en eau douce ne doit pas être inférieur aux valeurs ci-après, qui sont applicables sans correction aux embarcations dont la tonture moyenne est égale aux trois centièmes de leur longueur :

Creux de l'embarcation de sauvetage.		Franc-bord minimum.	
Millimètres.	Pouces anglais.	Millimètres.	Pouces anglais.
310	12	70	2 $\frac{3}{4}$
460	18	95	3 $\frac{3}{4}$
610	24	130	5 $\frac{1}{4}$
760	30	165	6 $\frac{1}{2}$

Le franc-bord des embarcations de creux intermédiaire s'obtient par interpolation.

Si la tonture est moindre que la tonture normale définie précédemment, le franc-bord minimum s'obtient en ajoutant aux nombres du tableau la septième partie de la différence entre la tonture normale et la moyenne des tontures réelles à l'étrave et à l'étambot; aucune réduction du franc-bord n'est accordée pour une tonture supérieure à la tonture normale ni pour le bouge du pont.

iii) Toutes les embarcations de sauvetage pontées doivent être pourvues de dispositifs efficaces pour assurer l'évacuation de l'eau du pont.

Règle XXVII.

Embarcations à moteur.

Pour qu'une embarcation à moteur puisse être admise comme faisant partie des engins de sauvetage d'un navire, que ce soit à titre obligatoire en vertu de la règle XXXVI, 2), ou non, elle doit remplir les conditions ci-après :

a) Elle doit satisfaire aux prescriptions formulées pour une embarcation de sauvetage de la Classe I et des dispositifs convenables doivent être prévus pour la mettre à l'eau rapidement.

b) Elle doit contenir un approvisionnement suffisant de combustible et être tenue constamment en état de marche.

c) Le moteur et ses accessoires doivent être enfermés convenablement pour en assurer le fonctionnement dans des conditions de temps défavorables, et on devra pouvoir faire marche arrière dans les mêmes conditions.

d) La vitesse doit être d'au moins six nœuds en pleine charge et en eau calme.

Een metalen boot van dit type moet zoodanig voorzien zijn van inwendig en uitwendig drijfvermogen, dat dit drijfvermogen ten minste gelijk zal zijn aan dat van eene houten boot.

De minimum uitwatering van booten van dit type moet worden vastgesteld in verband met hunne lengte; zij zal op het midden van de lengte van de boot, van den bovenkant van het vaste boord in de zijde tot de toegeladen lastlijn verticaal worden gemeten.

De uitwatering in zoetwater mag niet minder zijn dan de hieronder vermelde waarden :

Lengte van de reddingboot.		Minimum uitwatering.	
Meters.	Overeenkomende met Eng. voet.	Millimeters.	Overeenkomende met Eng. duim.
7.90	26	200	8
8.50	28	225	9
9.15	30	250	10

De uitwatering van booten met tusschengelegen lengten zal door interpolatie worden verkregen. De samenvouwbare boorden moeten waterdicht zijn.

b) *Booten met vast dek met vaste dan wel samenvouwbare waterdichte bovenboorden.*

i) *Booten met gedeeltelijk verzonken dek.* — Het verzonken gedeelte van het dek van eene boot van dit type moet eene oppervlakte hebben van ten minste 50 percent van de geheele oppervlakte van het dek. Dit verzonken gedeelte moet over de geheele lengte ten minste op eene hoogte, gelijk aan een half percent van de lengte der boot, gelegen zijn boven de toegeladen lastlijn; dit percentage wordt voor de uiteinden van dit gedeelte tot anderhalf percent verhoogd.

De uitwatering van eene boot van dit type moet zoodanig zijn, dat een reserve-drijfvermogen van ten minste vijf en dertig percent is verzekerd.

ii) *Booten met doorlopend dek.* — De minimum uitwatering van booten van dit type is onafhankelijk van hunne lengte en wordt alleen vastgesteld naar hunne holte. De maten worden genomen op het midden van de lengte der boot, verticaal, van het hoogste punt van het dek in de zijde tot de onderzijde van de zandstrookgang voor het meten van de dekhelte, en van het hoogste punt van het dek in de zijde tot de toegeladen lastlijn voor het meten van de uitwatering.

De uitwatering in zoet water mag niet kleiner zijn dan de hieronder vermelde waarden, welke zonder correctie toepasselijk zijn op booten, welke eene standaardzeeg hebben gelijk aan drie percent van hunne lengte.

Holte van de Reddingboot.		Minimum uitwatering.	
Millimeters.	Overeenkomende met Eng. duimen.	Millimeters.	Overeenkomende met Eng. duimen.
310	12	70	2 $\frac{3}{4}$
460	18	95	3 $\frac{3}{4}$
610	24	130	5 $\frac{1}{4}$
760	30	165	6 $\frac{1}{2}$

Voor tusschengelegen holten wordt de uitwatering door interpolatie verkregen.

Indien de zeeg kleiner is dan de hierboven aangegeven standaardzeeg, wordt de minimum uitwatering verkregen door aan de getallen van de tabel een zevende van het verschil van de standaardzeeg en de werkelijke gemiddelde zeeg, gemeten aan voor- en achterstevens, toe te voegen. Noch voor eene zeeg, welke grooter is dan de standaardzeeg, noch wegens dekrondte, wordt vermindering van uitwatering toegestaan.

iii) Alle booten met vast dek moeten van doelmatige inrichtingen voor eene vlugge waterloozing van het dek worden voorzien.

Voorschrift XXVII.

Motorbooten.

Eene motorboot, welke als deel van de reddingmiddelen op een schip wordt medegevoerd, moet, daargelaten of zij al dan niet volgens Voorschrift XXXVI (2) vereischt wordt, aan de volgende voorwaarden voldoen :

a) Zij moet voldoen aan de voorschriften voor eene reddingboot van klasse I en geschikte inrichtingen moeten worden aangebracht om haar vlug te water te laten.

b) Zij moet voldoende van brandstof voorzien zijn en te allen tijde voor dadelijk gebruik gereed zijn.

c) De motor en haar onderdeelen moeten op geschikte wijze omkast zijn, ten einde onder ongunstige weersomstandigheden de goede werking te waarborgen. De boot moet achteruit kunnen varen.

d) De snelheid moet bij volle belading en kalm water ten minste zes zeemijlen bedragen.

Le volume des flotteurs intérieurs et, le cas échéant, des flotteurs extérieurs, doit être augmenté dans une mesure convenable pour tenir compte de la différence entre le poids du moteur, du projecteur, de l'installation radiotélégraphique et de leurs accessoires et le poids des personnes supplémentaires que l'embarcation pourrait recevoir si le volume occupé par le moteur, le projecteur, l'installation radiotélégraphique et leurs accessoires était rendu disponible.

Règle XXVIII.

Radeaux de sauvetage.

Un type de radeau de sauvetage ne peut être approuvé s'il ne satisfait aux conditions suivantes :

- a) Il doit être de matière et de construction approuvées.
- b) Il doit être utilisable et stable, quelle que soit la face sur laquelle il flotte.
- c) Il doit être pourvu sur les deux faces de fargues fixes ou repliables, en bois, en toile ou en toute autre matière convenable.
- d) Il doit avoir une filière en guirlande solidement attachée tout autour des parois extérieures.
- e) Il doit avoir une résistance suffisante pour pouvoir être lancé ou jeté, sans avaries, du pont du navire et, s'il est disposé pour être jeté, il doit être de dimensions et de poids tels qu'on puisse le manœuvrer facilement.
- f) Il ne doit pas avoir moins de 85 décimètres cubes (trois pieds cubes) de caissons à air ou de flotteurs équivalents, pour chaque personne qu'il peut porter.
- g) Il doit avoir une surface de pont d'au moins 3720 centimètres carrés (quatre pieds carrés) pour chaque personne qu'il peut porter et les personnes qu'il porte doivent être effectivement hors de l'eau.
- h) Les caissons à air ou les flotteurs équivalents doivent être disposés le plus possible en abord; aucun flotteur ne peut d'ailleurs être admis qui nécessiterait une insufflation d'air.

Règle XXIX.

Engins flottants.

Un engin flottant, que ce soit un banc de pont flottant, une chaise de pont flottante ou tout autre engin flottant, doit être considéré, pour ce qui concerne la flottabilité, comme correspondant au nombre de personnes obtenu en divisant le nombre de kilogrammes de fer qu'il peut supporter en eau douce par 14,5 (équivalent au poids en livres divisé par 32). Si l'air est employé pour obtenir la flottabilité de l'appareil, il ne doit pas être nécessaire de procéder à une insufflation avant d'utiliser cet engin en cas d'urgence.

Le nombre de personnes pour lequel l'engin est considéré comme utilisable est le plus petit des deux nombres obtenus soit par la flottabilité comme il est dit ci-dessus, soit en divisant le périmètre, exprimé en centimètres par 30,5 (1 pied).

Chacun des engins flottants approuvés doit réaliser les conditions suivantes :

1. Il doit être de matière et de construction approuvées;
2. Il doit être utilisable et stable, quelle que soit la face sur laquelle il flotte;
3. Il doit avoir des dimensions, une résistance et un poids tels qu'il puisse être manœuvré sans l'aide d'appareils mécaniques et, si cela est nécessaire, jeté à la mer sans avarie, depuis le pont du navire où il est placé;
4. Les caissons à air ou les flotteurs équivalents doivent être placés aussi près que possible des côtés de l'engin;
5. Il doit avoir une filière en guirlande solidement attachée tout autour des parois extérieures.

Règle XXX.

Capacité cubique des Embarcations de Sauvetage de la Classe I.

1. La capacité cubique d'une embarcation de sauvetage de la Classe I 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.

Het inwendige drijfvermogen en, indien aanwezig, de inhoud van de buitenboorddrijfgordel moeten in voldoende mate vergroot worden, om rekening te houden met het verschil van het gewicht van den motor, het zoeklicht, de draadloze installatie en hunne onderdeelen en dat van het aantal aanvullende personen, dat het vaartuig zou kunnen dragen indien de motor, het zoeklicht, de draadloze installatie met toebehooren werden verwijderd.

Voorschrift XXVIII.

Reddingvloten.

Geen type reddingvlot mag worden goedgekeurd tenzij het aan de volgende voorwaarden voldoet :

- a) Het moet goedgekeurd worden wat het te bezigen materiaal en den bouw betreft.
- b) Het moet doeltreffend en stabiel zijn, onverschillig op welke zijde het drijft.
- c) Het moet aan beide zijden voorzien zijn van vaste of samenvouwbare verschansingen van hout, zeildoek of ander bruikbaar materiaal.
- d) Eene stevig aangebindselde, in bochten hangende, grijplijn moet langs de buitenzijde zijn aangebracht.
- e) Het moet zoo sterk zijn, dat het zonder beschadiging van het dek van het schip te water gelaten of geworpen kan worden en wanneer dit laatste in het voornemen ligt, moet het van zoodanige afmetingen en gewicht zijn, dat het gemakkelijk behandeld kan worden.
- f) Het moet voorzien zijn van luchtkasten of daarmede gelijkwaardige drijvers, tot een gezamenlijken inhoud van niet minder dan 85 dm³ (overeenkomende met drie kubieke Engelsche voeten) voor ieder der personen, die daarop plaats zullen moeten vinden.
- g) Het moet een dekoppervlakte hebben van ten minste 3720 cm² (overeenkomende met vier vierkante Engelsche voeten) voor ieder der personen, die op het vlot zullen moeten plaats vinden, en het moet de opvarenden geheel boven water kunnen houden.
- h) De luchtkasten, of daarmede gelijkwaardige drijvers moeten zoo dicht mogelijk aan de buitenzijden van het vlot worden aangebracht en het drijfvermogen mag in geen geval worden verkregen door het inblazen van lucht.

Voorschrift XXIX.

Drijvende toestellen.

Drijvende toestellen, hetzij drijvende dekbanken, drijvende dekstoelen of andere drijvende voorwerpen, zullen, wat het drijfvermogen betreft, voldoende worden geacht voor een of meer personen; het aantal van hen moet worden vastgesteld door het aantal kilogrammen ijzer, dat het toestel in zoet water kan dragen, te deelen door 14,5 (overeenkomende met het aantal Engelsche ponden gedeeld door 32). Indien het toestel om drijfvermogen te verkrijgen moet worden opgeblazen, zal dit niet behoeven te geschieden vóórdat het in geval van nood moet worden gebruikt.

Het aantal personen, waarvoor het toestel bruikbaar wordt geacht, wordt verkregen hetzij als boven is aangegeven, hetzij door den omtrek, uitgedrukt in centimeters, te deelen door 30,5 (één voet), waarbij het kleinste der beide aantallen moet worden genomen.

Elk goedgekeurd drijvend toestel moet aan de volgende voorwaarden voldoen :

1. Het moet behoorlijk zijn vervaardigd van daartoe geschikte materialen.
2. Het moet doeltreffend en stabiel zijn, op welke zijde het ook drijft.
3. Het moet van zoodanige afmetingen, sterkte en gewicht zijn, dat het zonder werktuiglijke toestellen kan worden behandeld en, indien noodig, zonder beschadiging van het dek van het schip, waar het is geborgen, buiten boord kan worden geworpen.
4. De luchtkasten of daarmede gelijkwaardige drijvers moeten zoo dicht mogelijk bij de zijden van het toestel geplaatst worden.
5. Eene stevig aangebindselde, in bochten hangende, grijplijn moet rondom de buitenzijde van het toestel zijn aangebracht.

Voorschrift XXX.

Kubieke inhoud van reddingbooten van klasse I.

1. De kubieke inhoud van eene reddingboot van klasse I zal worden bepaald naar den regel van Stirling (Simpson) of volgens elke andere methode, welke denzelfden graad van nauwkeurigheid geeft. De inhoud van eene boot met platten spiegel zal worden berekend alsof de boot van achteren scherp toeloopt.

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

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

l désigne la longueur de l'embarcation mesurée en mètres (ou pieds anglais) 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, milieu avant, milieu et milieu 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 négligables.)

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

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

h désigne le creux mesuré en mètres (ou en pieds anglais), à l'intérieur du bordé en bois ou tôle, depuis la quille jusqu'au niveau du platbord, 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 en pieds anglais) aux deux points extrêmes du creux ainsi qu'aux trois points obtenus en divisant *h* en quatre parties égales; a et e correspondent aux deux points extrêmes et c au milieu de *h*.

3. Si la tonture du platbord, 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 section transversale correspondante A ou C doit être pris au plus égal au creux au milieu, augmenté du centième de la longueur de l'embarcation.

4. Si le creux de l'embarcation au milieu dépasse les 45 centièmes de la largeur, le creux à employer pour le calcul 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 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.

5. Si le creux de l'embarcation 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 le dit nombre de personnes, toutes munies de leurs brassières de sauvetage, ait permis d'arrêter définitivement ce nombre.

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

7. Chaque Administration conserve le droit d'attribuer à une embarcation 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 l'étambot; 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 platbord. 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.

2. Als voorbeeld kan de inhoud in kubieke meters (of kubieke Eng. voeten) van eene boot, berekend met behulp van den regel van Stirling beschouwd worden te zijn uitgedrukt door de formule :

$$\text{Inhoud} = \frac{l}{12} (4A + 2B + 4C),$$

waarbij *l* de lengte van het boot in meters. (of Eng. voeten) is, gemeten van de binnenzijde van de houten of metalen huid aan den voorsteven tot het overeenkomstige punt aan den achtersteven; in het geval van eene boot met platten spiegel wordt de lengte gemeten tot den binnenkant van den spiegel.

A, B en C geven onderscheidenlijk de oppervlakten der dwarsdoorsneden aan, op een vierde van de lengte van voren gerekend, in het midden en op een vierde van de lengte van achteren, welke overeenkomen met de drie deelpunten, welke verkregen worden door *l* in vier gelijke deelen te verdeelen. (Aangenomen wordt dat de oppervlakken aan de uiteinden der boot kunnen worden verwaarloosd.)

De oppervlakken A, B en C zullen geacht worden in vierkante meters (of vierkante Engelsche voeten) te worden verkregen door achtereenvolgens de volgende formule op elk der drie dwarsdoorsneden toe te passen :

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

waarbij *h* de holte in meters (of Eng. voeten) is, gemeten van de binnenzijde van de houten of metalen huid van de kiel tot op de lijn van bovenkant dolboord of in zekere gevallen tot eene lagere hoogte, als hierachter aangegeven.

a, b, c, d en e geven de horizontale wijden der boot aan in meters (of in Eng. voeten), gemeten op de twee uiterste punten van de holte, alsmede op de drie deelpunten, welke men verkrijgt bij deeling van *h* in vier gelijke deelen; a en e zijn de wijden aan de uiteinden en c die in het midden van *h*.

3. Indien de zeeg van het dolboord, gemeten op twee punten gelegen op een vierde deel der lengte van de uiteinden af gerekend, meer bedraagt dan een honderste van de lengte van de boot, zullen de holten, welke gebruikt worden voor de berekening der oppervlakten van de dwarsdoorsneden A of C, geacht worden gelijk te zijn aan de holte der boot in het midden, vermeerderd met een honderdste van de lengte van de boot.

4. Indien de holte van de boot in het midden meer bedraagt dan vijf en veertig hondersten van de breedte, zal de holte, te gebruiken voor de berekening van het oppervlak van de midscheepsdoorsnede B, geacht worden gelijk te zijn aan vijf en veertig honderdsten van de breedte, en de holte, te gebruiken voor de berekening van oppervlakken van de doorsneden A en C, gelegen op een vierde van de lengte van voren en van achteren, verkregen worden, door de voor de doorsnede B gebruikte holte te vermeerderen met een bedrag gelijk aan een honderdste van de lengte van de boot, met dien verstande, dat de holten, voor de berekening van de vlakken A en C gebruikt, in geen geval de werkelijke holten op die punten mogen overschrijden.

5. Indien de holte van de boot meer bedraagt dan 122 centimeter (4 Eng. voeten) moet het aantal personen, dat volgens dezen regel wordt toegelaten, in evenredigheid met de verhouding van 122 centimeter tot de werkelijke holte, worden verminderd, totdat eene bevredigende proefneming met de boot te water met het eerstgenoemde aantal inzittenden, alle voorzien van zwemvesten, zal hebben plaats gehad.

6. Elke Administratie moet, met behulp van geschikte formules, eene grens vaststellen voor het toe te laten aantal personen in booten, welke voor en achter zeer scherp toelopen en in booten, welke een zeer vollen vorm hebben.

7. Elk Administratie behoudt het recht voor eene boot een inhoud vast te stellen, gelijk aan 0,6 maal het product van lengte, breedte en holte, indien vaststaat, dat deze formule geen grooteren inhoud oplevert, dan bij de bovengenoemde wijze van berekening zou worden verkregen.

De afmetingen zullen dan als volgt worden gemeten :

Lengte : Tusschen de aansnijding van de buitenzijde van de huid met den voorsteven en de daarmede overeenkomende aansnijding met den achtersteven, dan wel, bij eene boot met platten spiegel tot den achterkant van den spiegel.

Wijde : Op den buitenkant van de huid ter plaatse van de grootste wijde.

Holte : In het midden van de binnenzijde van de huid bij de kiel tot de lijn van bovenkant dolboord; de holte voor de berekening van den kubieke inhoud mag echter in geen geval grooter zijn dan vijf en veertig honderdsten van de breedte.

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

8. La capacité cubique d'une embarcation 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 XXXI.

Surface des Embarcations de la Classe II.

1. La surface du pont d'une embarcation pontée doit être déterminée comme il est dit ci-après, ou par toute autre méthode donnant une précision du même ordre; la même règle est applicable à la détermination de la surface comprise à l'intérieur du bordé rigide d'une embarcation de la Classe II a).

2. A titre d'indication, la surface, en mètres (ou en pieds anglais) carrés d'une embarcation peut être considérée comme donnée par la formule :

$$\text{Surface} = \frac{l}{12} \times (2a + 1.5b + 4c + 1.5d + 2e)$$

l désigne la longueur, mesurée en mètres (ou en pieds anglais) hors bordé entre intersections de celui-ci avec l'étrave et l'étambot.

a , b , c , d , e désignent les largeurs horizontales, mesurées en mètres (ou en pieds anglais), hors bordé aux points obtenus en divisant l en quatre parties égales et en marquant les milieux des quarts extrêmes a et e correspondent aux subdivisions extrêmes, c au milieu de la longueur, b et d aux points intermédiaires).

Règle XXXII.

Inscriptions sur les Embarcations, les Radeaux de Sauvetage et les Engins Flottants.

Les dimensions de l'embarcation, ainsi que le nombre de personnes qu'elle est reconnue apte à recevoir doivent être inscrits sur l'embarcation en caractères indélébiles et faciles à lire. Ces inscriptions doivent être spécialement approuvées par les fonctionnaires préposés à l'inspection du navire.

L'inscription du nombre de personnes sur les radeaux de sauvetage et les engins flottants doit être faite dans les mêmes conditions.

Règle XXXIII.

Capacité de Transport des Embarcations.

1. Le nombre de personnes qu'une embarcation de l'un des types réglementaires est apte à recevoir est égal au plus grand nombre entier contenu dans le quotient de la capacité en mètres (ou pieds) cubes, ou de la surface en mètres (ou pieds) carrés de l'embarcation, par la valeur réglementaire de la capacité unitaire, ou de la surface unitaire (suivant le cas) qui est défini ci-après pour chaque type.

2. Les valeurs réglementaires des capacités et surfaces unitaires sont les suivantes :

Capacités unitaires.	En mètres cubes.	En pieds cubes anglais.
Embarcations ouvertes, Classe I (a)	0,283	10
Embarcations ouvertes, Classe I (b)	0,255	9

Surfaces unitaires.	En mètres carrés.	En pieds carrés anglais.
Classe II	0,325	3½

3. L'Administration a la faculté d'accepter, au lieu de 0.325 ou 3½ suivant le cas, un diviseur plus faible, si un essai lui a fait reconnaître que le nombre de places assises dans l'embarcation pontée en question est plus élevé que celui qui résulte de l'application du premier diviseur, toutefois, la valeur adoptée, en remplacement de 0.325 ou 3½ suivant le cas, ne peut être inférieure à 0.280 ou 3 suivant le cas.

L'Administration qui aura usé de cette faculté doit communiquer aux autres Administrations le compte rendu de l'essai effectué, accompagné des plans de l'embarcation pontée en question.

In alle gevallen heeft de reeder het recht te eischen, dat de kubieke inhoud van de boot door juiste meting zal worden bepaald.

8. De kubieke inhoud van eene motorboot wordt verkregen door de bruto inhoud met een bedrag gelijk aan de ruimte, ingenomen door de motor met toebehooren, te verminderen, en, zoo deze aan boord zijn, met die, ingenomen door de inrichting voor radio-telegrafie en het zoeklicht met toebehooren.

Voorschrift XXXI.

Dekoppervlakte van booten van klasse II.

1. Het dekoppervlak van eene boot met vast dek zal worden bepaald volgens de hieronder volgende methode of op eenige andere wijze, welke denzelfden graad van nauwkeurigheid oplevert. Dezelfde regel moet worden toegepast bij de berekening van het oppervlak binnen de vaste boorden van eene boot van klasse II a).

2. Als voorbeeld, kan het oppervlak van eene boot in vierkante meters (of vierkante Eng. voeten) geacht worden te zijn verkregen door de volgende formule :

$$\text{Oppervlakte} = \frac{l}{12} (2a + 1.5b + 4c + 1.5d + 2e)$$

waarbij l de lengte in meters (of in Eng. voeten) is, gemeten tusschen de aansnijding van de buitenzijde van de huid met den voorsteven en het daarmee overeenkomende punt aan den achtersteven, a , b , c , d en e duiden de horizontale wijden in meters (of in Eng. voeten) aan tusschen overeenkomstige punten van de buitenzijde van de huid, waarvan men de ligging vindt, door deeling van l in vier gelijke deelen en onderverdeling van het voorste en het achterste deel wederom in twee gelijke deelen; a en e zijn de wijden ter hoogte van de voorste en achterste onderverdeling, terwijl c die op het midden van de lengte is en b en d die op de tusschengelegen punten zijn.

Voorschrift XXXII.

Merken van booten, reddingsvloten en drijvende toestellen.

De afmetingen van de boot, alsmede het aantal personen, dat zij zal mogen opnemen, zullen in duidelijk en blijvend schrift daarop worden aangebracht. Deze merken zullen in het bijzonder door de ambtenaren, belast met het onderzoek van het schip, worden goed-gekeurd.

Reddingsvloten en drijvende toestellen zullen op dezelfde wijze met het aantal der toe te laten personen worden gemerkt.

Voorschrift XXXIII.

Draagvermogen van booten.

1. Het aantal personen, hetwelk een boot van een der standaard-typen mag opnemen, is gelijk aan het grootste geheele getal, verkregen door het quotient te bepalen van den inhoud in kubieke meters (of kubieke Eng. voeten) of van het oppervlak in vierkante meters (of in vierkante Eng. voeten) van de boot en de voorgeschreven eenheid van draagvermogen of de eenheid van oppervlak (al naar de omstandigheden), welke eenheden hieronder voor elk type worden aangegeven.

2. De voorgeschreven eenheden van draagvermogen en oppervlak ter bepaling van het aantal personen zijn de volgende :

Eenheid van draagvermogen.	Overeenkomende	
	Kubieke meters.	met kub. Eng. voeten.
Open booten, klasse I a)	0.283	10
Open booten, klasse I b)	0.255	9
Eenheid van oppervlak.	Overeenkomende	
	Vierkante meters.	met vierk. Eng. voeten.
Klasse II	0.325	3½

3. De Administratie heeft de bevoegdheid in stede van een der beide deelen 0,325 of 3½, al naar gelang gebruikt wordt, een kleinere deeler aan te nemen, wanneer zij zich door proefneming heeft overtuigd dat het aantal personen, waarvoor zitplaatsen in de bewuste overdekte boot aanwezig zijn, grooter is dan het aantal verkregen door meergenoemden deeler toe te passen, met dien verstande, dat de, in plaats van een der beide deelen 0,325 of 3½, aangenomen deeler nimmer kleiner mag zijn dan onderscheidenlijk 0,280 of 3.

De Administratie, welke op deze wijze een lageren deeler aanneemt, zal het verslag betreffende de proefneming aan de andere Administraties mededeelen, vergezeld van de teekeningen van de betrokken boot met vast dek.

Règle XXXIV.

Limites de la Capacité.

On ne doit pas inscrire sur une embarcation un nombre de personnes supérieur à celui qu'on obtient par les méthodes indiquées au présent Règlement.

Ce nombre doit être réduit :

1) lorsqu'il est supérieur au nombre des personnes qui ont une place assise convenable, ce dernier étant déterminé de telle façon que les personnes assises ne gênent en rien le maniement des avirons;

2) lorsque, dans le cas d'embarcations autres que celles de la Classe I, le franc-bord en pleine charge est inférieur aux francs-bords indiqués respectivement pour les divers types. Dans ce cas, le nombre dont il s'agit doit être réduit dans toute la mesure nécessaire pour que le franc-bord en pleine charge soit au moins égal aux susdits francs-bords réglementaires.

Dans les embarcations de la Classe II (b) i), la partie surélevée du pont en abord peut être considérée comme offrant des places assises.

Règle XXXV.

Emplacement et Poids des Personnes.

Dans les expériences ayant pour but d'évaluer le nombre de personnes qu'une embarcation ou qu'un radeau de sauvetage est apte à recevoir, chaque unité correspond à une personne adulte, munie d'une brassière de sauvetage.

Dans les vérifications du franc-bord, les embarcations pontées doivent être chargées d'un poids de 75 kilogrammes (165 livres anglaises) au moins pour chaque personne adulte que l'embarcation pontée est reconnue apte à recevoir.

D'une façon générale, deux enfants âgés de moins de 12 ans sont comptés pour une personne.

Règle XXXVI.

Armement des Embarcations et des Radeaux de Sauvetage.

1) L'armement normal de chaque embarcation est le suivant :

- a) 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; une gaffe;
- b) Deux tampons pour chaque nable (il n'est pas exigé de tampons pour les nables munis de soupapes automatiques convenables); une écope; un sceau en fer galvanisé;
- c) Un gouvernail muni d'une barre franche ou à tireveilles;
- d) Deux hachettes;
- e) Un fanal garni;
- f) Un ou plusieurs mâts, avec, au moins, une voile solide, et le gréement correspondant;
- g) Un compas efficace;
- h) Une filière extérieure en guirlande;

i) Une ancre flottante;

j) Une bosse;

k) Un récipient contenant quatre litres et demi (un gallon anglais) d'huile végétale 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;

l) Un récipient étanche à l'air contenant des vivres à raison d'un kilogramme (2 livres anglaises) par personne;

m) Un récipient étanche, avec un gobelet fixé par une aiguillette, contenant un litre (un quart anglais) d'eau douce par personne;

n) Au moins une douzaine de signaux rouges automatiques et une boîte d'allumettes, le tout dans des récipients étanches;

o) 500 grammes (une livre anglaise) de lait condensé par personne;

p) Un coffre convenable pour recevoir le petit matériel d'armement;

q) Une embarcation admise à recevoir cent personnes ou plus doit être pourvue d'un moteur et satisfaire aux prescriptions de la Règle XXVII.

Les embarcations de sauvetage à moteur sont dispensées de porter un mât et des voiles et n'ont besoin que de la moitié de l'armement normal d'avirons, mais elles doivent avoir deux gaffes.

Les embarcations de sauvetage pontées ne doivent pas avoir de nable, mais elles doivent avoir au moins deux pompes de cale.

Dans le cas d'un navire à passagers affecté à l'Atlantique Nord (au nord du parallèle 35 degrés de latitude Nord), une partie seulement des embarcations doit être pourvue de mâts et voiles et la quantité de lait condensé doit être réduite de moitié.

Voorschrift XXXIV.

Grenzen van het draagvermogen.

Nimmer mag eene boot gemerkt worden voor een grooter aantal personen dan het aantal, berekend op de wijze als in deze voorschriften is aangegeven.

Dit aantal moet worden verminderd :

1) Indien het grooter is dan het aantal personen, waarvoor behoorlijke zitplaatsen aanwezig zijn; dit laatste zal op zoodanige wijze worden vastgesteld, dat de personen, indien zij gezeten zijn, op geen enkele wijze het gebruik der riemen hinderen;

2) Indien, in het geval van andere booten dan die van klasse I, de uitwatering bij volbemande boot kleiner is dan die afzonderlijk voor elk type vastgesteld, moet het aantal worden verminderd, tot de uitwatering bij volbemande boot ten minste gelijk is aan de boven voorgeschreven uitwatering.

In booten van klasse II b) i) kan het deel van het dek langs de boorden gerekend worden geschikt te zijn voor zitplaatsen.

Voorschrift XXXV.

Gewicht, waarmee dat van een persoon wordt gelijkgesteld.

Bij de proeven tot vaststelling van het aantal personen, dat eene boot of een reddingsvloot kan opnemen, zal de eenheid van gewicht een van een zwemvest voorzien volwassen persoon worden beschouwd.

Bij het onderzoek naar de uitwatering zullen booten met een vast dek bezwaard worden met een gewicht van ten minste 75 kilogrammen (165 Eng. ponden) voor iedere persoon, welke zij geacht worden te kunnen opnemen.

Als algemeene regel worden twee kinderen beneden 12 jaar als één persoon gerekend.

Voorschrift XXXVI.

Uitrusting van booten en reddingsvloten.

1) De normale uitrusting van elke boot moet omvatten :

a) Een riem per doft, benevens twee waarlooze riemen; anderhalf stel roeimikken of dollen; een bootshaak;

b) Twee propfen voor elk propgat (propfen worden niet vereischt wanneer behoorlijke zelfwerkende kleppen aanwezig zijn); een hoosvat en een gegalvaniseerd ijzeren emmer;

c) Een roer met helmstok of met stuurjuk en stuurreepen;

d) Twee bijlen;

e) Een met olie gevulde lamp, gereed voor gebruik;

f) Een of meer masten met ten minste één goed zeil en bijbehorend tuig voor beide;

g) Een behoorlijk kompas;

h) Eene in bochten hangende aangebindselde grijplijn langs de buitenzijde;

i) Een drijfanker;

j) Eene vanglijn;

k) Een vaatje, inhoudende vier en een halve liter (overeenkomende met één gallon) plantaardige of dierlijke olie. Het vaatje moet zoodanig zijn vervaardigd, dat de olie gemakkelijk op het water kan worden gestort en zoodanig zijn ingericht, dat het aan het drijfanker kan worden vastgemaakt;

l) Een waterdichte kist inhoudend één kilogram (overeenkomende met twee Engelsche ponden) levensmiddelen voor elk der opvarenden;

m) Een waterdicht vat met akerije en ketting, inhoudend één liter (overeenkomende met een Engelsch quart) zoet water voor elk der opvarenden;

n) Ten minste één dozijn roode lichten met zelfwerkende ontsteking en één doos lucifers, beide waterdicht verpakt;

o) Een halve kilogram gecondenseerde melk (overeenkomende met een Engelsch pond) voor elk der opvarenden;

p) Een geschikt kistje om de kleine uitrustingsartikelen op te bergen;

q) Elke boot, bestemd voor 100 of meer opvarenden, zal met een motor worden uitgerust en zal moeten voldoen aan de eischen gesteld in Voorschrift XXVII.

Eene motorreddingsboot behoeft niet uitgerust te zijn met masten en zeilen of met meer dan een half stel riemen, maar moet twee bootshaken hebben.

Booten met vast dek mogen geen propgaten hebben, maar moeten voorzien zijn van ten minste twee lenspompen.

In het geval van een schip, dat passagiers vervoert over den Noord-Atlantischen Oceaan noordelijk van 35° N. B., zal slechts een gedeelte der booten (vast te stellen door de Administratie) met masten en zeilen behoeven te zijn uitgerust en behoeft slechts de helft van de hoeveelheid gecondenseerde melk aan boord te worden meegevoerd.

2) Lorsque le nombre d'embarcations est supérieur à 13, une d'elles sera à moteur, et si le nombre est supérieur à 19 il doit y avoir deux embarcations à moteur. Ces embarcations à moteur doivent être munies d'une installation radiotélégraphique et d'un projecteur.

Les conditions de portée et de puissance auxquelles doit satisfaire l'installation radiotélégraphique doivent être déterminées par chaque Administration.

Le projecteur doit être constitué par une lampe d'au moins 80 watts, un réflecteur efficace et une source d'électricité permettant d'éclairer effectivement un objet de couleur claire sur une zone d'environ 18 mètres (60 pieds) de largeur, à une distance de 180 mètres (200 yards) pendant une durée totale de six heures, et en fonctionnant sans interruption pendant au moins trois heures.

Lorsque l'installation radiotélégraphique et le projecteur sont alimentés par la même source, celle-ci doit être assez puissante pour assurer le fonctionnement simultané des deux appareils.

3) L'armement normal de tout radeau de sauvetage approuvé contient :

- a) Quatre avirons;
- b) Cinq tolets;
- c) Un signal pyrotechnique de bouée de sauvetage;
- d) Une ancre flottante;
- e) Une bosse;
- f) Un récipient contenant : quatre litres et demi (1 gallon anglais) d'huile végétale 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;

g) Un récipient étanche à l'air contenant des vivres à raison d'un kilogramme (2 livres anglaises) de vivres par personne;

h) Un récipient étanche, avec un gobelet fixé par une aiguillette, contenant un litre (un quart anglais) d'eau douce par personne;

i) Au moins une douzaine de signaux rouges automatiques et une boîte d'allumettes, le tout dans des récipients étanches.

4) Dans le cas d'un navire affecté à des voyages internationaux courts, l'Administration peut dispenser les embarcations de porter l'armement prescrit par les alinéas f), i) et o) du paragraphe 1 et de satisfaire aux prescriptions du paragraphe 2; elle peut aussi dispenser les radeaux de sauvetage de porter l'armement prescrit par l'alinéa g) du paragraphe 3.

Règle XXXVII.

Installation et manœuvre des Embarcations et des radeaux de sauvetage.

1) Sous réserve des prescriptions de la Règle XXXVIII, les embarcations de sauvetage peuvent être placées l'une au-dessus de l'autre ou elles peuvent, sous certaines conditions que pourra imposer l'Administration, être placées l'une dans l'autre; toutefois, quand des embarcations ainsi disposées doivent être soulevées avant d'être mises à l'eau, on ne les admettra que s'il est prévu un appareil mécanique à moteur pour les soulever.

2) Les embarcations de sauvetage et les radeaux de sauvetage mis en complément des embarcations placées sous bossoirs peuvent être arrimés par le travers d'un pont, d'un château ou d'une dunette et assujettis de telle sorte qu'ils aient toute chance de flotter en se libérant du navire, si on n'a pas le temps de les mettre à l'eau.

3) Le plus grand nombre possible des embarcations complémentaires auxquelles s'applique le paragraphe 2 doit pouvoir être mis à l'eau d'un bord quelconque du navire, au moyen de dispositifs approuvés permettant de les transporter d'un bord à l'autre du pont.

4) Les embarcations ne peuvent être placées sur plus d'un pont que si des mesures sont prises pour éviter que les embarcations d'un pont inférieur ne soient avariées par les embarcations placées sur le pont au-dessus.

5) On ne doit pas mettre d'embarcations à l'extrême avant ni dans un emplacement où elles viendraient à une distance dangereuse des propulseurs, au moment de leur mise à l'eau.

6) Les bossoirs doivent être de forme approuvée et disposés sur un ou plusieurs ponts, de telle manière que les embarcations placées au-dessous de chacun d'eux puissent être mises à l'eau avec sécurité sans gêner la manœuvre des autres bossoirs.

7) Les bossoirs, poulies, garants et autres accessoires doivent avoir une résistance suffisante pour permettre de mettre à l'eau, avec sécurité, les embarcations contenant leur complet chargement de personnes et de matériel, même si le navire a une bande de

2) Wanneer het aantal reddingbooten aan boord van een schip meer dan 13 bedraagt, moet één ervan eene motorboot zijn, en indien het aantal meer is dan 19, moeten twee ervan motorbooten zijn. Deze motorbooten moeten voorzien zijn van eene radiotelegraafinrichting en van een zoeklicht.

Elke Administratie zal vaststellen waaraan, wat reikwijdte en vermogen betreft, de radiotelegraafinrichting moet voldoen.

Het zoeklicht moet eene lamp hebben van ten minsten 80 watt, met een krachtige reflector en eene krachtbron, welke een licht gekleurd voorwerp over eene breedte van ongeveer 18 meter (60 Eng. voet) op een afstand van 180 meter (200 yards) bij een totalen tijdsduur van zes uur duidelijk verlicht. Het moet in staat zijn drie uur achtereenvolgens te schijnen.

Wanneer de energie voor de radiotelegraafinrichting en voor het zoeklicht door dezelfde bron worden geleverd, moet deze in staat zijn om de gelijktijdige werking van beide toestellen te verzekeren.

3) De normale uitrusting van elk goedgekeurd reddingvlot moet bestaan uit :

- a) Vier riemen;
- b) Vijf roeklampen of dollen;
- c) Een zelfontbrandend reddingboeilicht;
- d) Een drijfanker;
- e) Eene vanglijn;
- f) Een vaatje inhoudende vier en één halve liter (overeenkomende met een gallon) plantaardige of dierlijke olie. Het vaatje moet zoodanig zijn vervaardigd, dat de olie gemakkelijk op het water kan worden gestort en zoodanig zijn ingericht, dat het aan het drijfanker kan worden vastgemaakt;
- g) Een waterdichte kist, inhoudende één kilogram levensmiddelen (overeenkomende met twee Engelsche ponden) voor elk der opvarenden;
- h) Een waterdicht vat met akertje en ketting inhoudende één liter (overeenkomende met een Engelsch quart) zoet water voor elk der opvarenden;
- i) Ten minste één dozijn roode lichten met zelfwerkende ontsteking en één doos lucifers, beide waterdicht verpakt.

4) Indien een schip voor korte internationale reizen wordt gebezigd is de Administratie gemachtigd vrijstelling te verleen voor het medevoeren in de booten van de uitrustingsonderdeelen, nader aangeduid in lid 1, sub f), i) en o) en van de voorschriften van lid 2, zoodaane wat betreft de reddingvloten van het medevoeren van het uitrustingsonderdeel, nader aangeduid in lid 3, sub g).

Voorschrift XXXVII.

Plaatsing en behandeling van booten en reddingvloten.

1) Met inachtneming van de bepalingen van Voorschrift XXXVIII wordt toegestaan reddingbooten boven elkander of onder zekere, door de Administratie vast te stellen, voorwaarden, in elkander te plaatsen; echter zal dit, voor het geval dergelijke booten vóór het te water laten moeten worden gelicht, slechts worden toegestaan, indien krachtwerktuigen voor dat lichten aanwezig zijn.

2) De reddingbooten en reddingvloten, welke de onder de davits geplaatste booten aanvullen, zullen over de volle breedte van een dek, op de brug of op het achterschip kunnen worden geplaatst en zoodanig worden vastgezet, dat zij de meeste kans hebben om van het schip vrij te komen en te blijven drijven, indien er geen tijd is om haar te water te laten.

3) Voor een zoo groot mogelijk aantal van de in lid 2 genoemde aanvullende reddingbooten zal het mogelijk moeten zijn, deze zoowel aan de eene als aan de andere zijde van het schip met behulp van goedgekeurde inrichtingen, bestemd om hen van het eene boord naar het andere over te brengen, te water te laten.

4) Het plaatsen van booten op meer dan een dek is slechts toegelaten op voorwaarde, dat doeltreffende maatregelen zullen worden genomen om te voorkomen, dat op een lager dek geplaatste booten, door de booten van een hooger dek, onklaar raken.

5) Booten mogen niet geplaatst worden nabij den boeg van het schip of op eene zoodanige plaats, dat zij bij het te water laten in gevaarlijke nabijheid van de schroeven zouden komen.

6) De davits moeten van goedgekeurden vorm zijn en zoo op een of meer dekken worden geplaatst, dat de daaronder geplaatste booten veilig kunnen worden gestreken, zonder hinderlijk te zijn voor de behandeling van andere davits.

7) De davits, blokken, sloepstakels met toebehooren moeten zoo sterk zijn, dat de booten met het geheele aantal personen en volledig uitgerust, ook bij slagzij van ten hoogste 15 graden over eene der zijden, veilig te water kunnen worden gelaten.

15 degrés d'un bord quelconque. Les garants doivent être assez longs pour permettre d'atteindre l'eau, le navire étant à son tirant d'eau minimum à la mer et ayant une bande de 15 degrés.

8) Les bossoirs doivent être pourvus d'appareils d'une force suffisante pour permettre de mettre dehors les embarcations, avec leur équipage et leur armement au complet, mais sans passagers, avec la bande contraire la plus forte pour laquelle il sera possible d'amener l'embarcation à l'eau.

9) Les embarcations 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.

10) Lorsque le même jeu de bossoirs sert pour plus d'une embarcation, il doit y avoir des palans distincts pour chaque embarcation si les garants sont en cordage; mais des palans distincts ne sont pas exigés si on emploie des garants métalliques avec un dispositif mécanique pour les rentrer. Les appareils employés doivent permettre de mettre à l'eau les embarcations avec ordre et rapidité.

Lorsqu'un dispositif mécanique est employé pour rentrer les garants, il doit être complété par une commande à main efficace.

11. Dans les voyages internationaux courts, si la hauteur du pont des embarcations au-dessus de la flottaison correspondant au plus faible tirant d'eau du navire à la mer ne dépasse pas quatre mètres cinquante (15 pieds), on n'appliquera pas les prescriptions des paragraphes 7, 8 et 10 ci-dessus.

Règle XXXVIII.

Nombre et Capacité des Embarcations et des Radeaux de Sauvetage, etc., Bossoirs.

1. Tout navire doit avoir un nombre de jeux de bossoirs déterminé, d'après sa longueur, par la Colonne A du tableau inséré à la Règle XXXIX, sous réserve qu'il ne sera pas exigé un nombre de jeux de bossoirs supérieur à celui des embarcations nécessaires pour recevoir toutes les personnes présentes à bord.

Sous chaque jeu de bossoirs doit être attachée une embarcation de la Classe I. Si les embarcations de sauvetage attachées aux bossoirs ne fournissent pas une place suffisante pour recevoir toutes les personnes présentes à bord, on doit installer des embarcations additionnelles de l'un des types réglementaires. Tout d'abord une embarcation additionnelle doit être placée sous chacune des embarcations attachées aux bossoirs. Lorsque celles-ci auront été installées, le reste des embarcations sera placé en retrait. Toutefois, les diverses Administrations, si elles estiment que les radeaux de sauvetage sont plus rapidement utilisables et par ailleurs plus efficaces que les embarcations de sauvetage, en cas d'urgence, peuvent permettre d'installer des radeaux de sauvetage, pourvu que la capacité totale des embarcations du navire soit au moins égale au minimum fixé par la Colonne C du tableau inséré à la Règle XXXIX.

Lorsque, dans l'opinion d'une Administration, il n'est ni pratiquement possible, ni raisonnable de mettre sur un navire le nombre de jeux de bossoirs exigé par la Colonne A du tableau inséré à la Règle XXXIX, cette Administration peut, dans certains cas exceptionnels, autoriser une réduction du nombre de jeux de bossoirs, pourvu, toutefois, que ce nombre ne soit pas inférieur au nombre réduit fixé par la Colonne B et aussi que la capacité totale des embarcations du navire soit au moins égale au minimum exigé par la Colonne C.

2. Un navire affecté à des voyages internationaux courts doit avoir un nombre de jeux de bossoirs d'après sa longueur, fixé par la Colonne A du tableau inséré à la règle XXXIX. Sous chaque jeu de bossoirs doit être attachée une embarcation de la Classe I. Si les embarcations de sauvetage attachées aux bossoirs n'ont pas la capacité minimum exigée par la Colonne D du tableau de la Règle XXXIX, et si elles ne contiennent pas une place pour chaque personne présente à bord, on installera des embarcations de sauvetage complémentaires d'un des types réglementaires, des radeaux de sauvetage approuvés ou d'autres engins flottants approuvés, de façon à ce qu'il y ait ainsi une place suffisante pour toutes les personnes présentes à bord.

Lorsque, dans l'opinion d'une Administration, il n'est ni pratiquement possible, 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 XXXIX, l'Administration peut, dans certains cas exceptionnels, autoriser une réduction dans le nombre de jeux de bossoirs, pourvu, toutefois, que ce nombre ne soit pas inférieur au nombre réduit exigé par la Colonne B et aussi que la capacité totale des embarcations du navire soit au moins égale au minimum exigé par la Colonne D.

De takels moeten lang genoeg zijn om het water te bereiken, indien het schip bij den geringsten diepgang eene slagzijde van 15 graden heeft.

8) De bewegingsinrichting van de davits moet zoo sterk zijn, dat de booten, bemand met de sloepgasten en geheel uitgerust, doch overigens zonder passagiers, tegen de grootste slagzij in, waarbij de booten nog kunnen worden gestreken, naar buiten kunnen worden gedraaid.

9) Voor de booten onder de davits moeten de takels gereed zijn voor den dienst, en moeten middelen aanwezig zijn voor het snel uitpikken der takels, zonder de verplichting, dat dit tegelijkertijd moet geschieden.

10) Indien meer dan eene boot met behulp van touwen loopers door hetzelfde stel davits wordt bediend, moeten afzonderlijke takels voor elke boot aanwezig zijn; indien echter stalen reepen met werktuiglijke inrichtingen om deze op te halen worden gebruikt, zullen geen afzonderlijke reepen voor iedere boot worden geëischt. De gebezigde inrichtingen moeten het in volgorde snel te water laten der booten verzekeren.

Wanneer werktuiglijke inrichtingen voor het ophalen der takels zijn aangebracht, moet dit ophalen tevens behoorlijk met handbeweging kunnen geschieden.

11) Wanneer op korte internationale reizen de hoogte van het slopendek boven de lastlijn 4"50 (15 Eng. voeten) bij den kleinsten diepgang tijdens de vaart in zee niet te boven gaat, zullen de voorschriften omtrent sterkte van davits en inrichtingen voor het naar buiten draaien als bedoeld in lid 7, 8 en 10 niet van toepassing zijn.

Voorschrift XXXVIII.

Aantal en kubieke inhoud van booten, reddingvloten, enz., en aantal davits.

1) Een schip moet naar gelang van de lengte voorzien zijn van een aantal stellen davits, zooals voorgeschreven is in kolom A van de tabel in Voorschrift XXXIX, met dien verstande, dat het aantal stellen davits niet grooter behoeft te zijn dan het aantal booten, dat noodig is, om alle opvarenden te kunnen opnemen.

Aan elk stel davits moet eene boot van klasse I verbonden zijn. Indien de aan de davits verbonden booten niet in voldoende ruimte voor alle opvarenden voorzien, moeten aanvullende booten van een der vastgestelde typen aanwezig zijn. In de eerste plaats moet ééne aanvullende reddingboot geplaatst worden onder elk der aan de davits verbonden booten. Nadat deze zijn geplaatst, zullen volgende reddingbooten binnenwaarts van deze worden geplaatst, maar de Administratie kan toestaan, indien zij van oordeel is, dat reddingvloten spoediger beschikbaar zullen zijn en in het algemeen in noodgevallen meer zullen voldoen dan reddingbooten, dat reddingvloten worden medegenomen, met dien verstande, dat de totale kubieke inhoud van de booten aan boord ten minste even groot moet zijn als die voorgeschreven in kolom C van de tabel in Voorschrift XXXIX.

Wanneer het volgens het oordeel van de Administratie evenmin praktisch uitvoerbaar als redelijk moet worden geacht het aantal stellen davits, in kolom A van de tabel in Voorschrift XXXIX vastgesteld, op een schip te plaatsen, mag zij onder bijzondere voorwaarden machtiging verleen voor een kleiner aantal stellen davits, met dien verstande, dat dit aantal nimmer minder mag zijn dan het minimum, vastgesteld in kolom B van de tabel en dat de totale kubieke inhoud van de booten aan boord van het schip ten minste gelijk moet zijn aan den minimum-inhoud, aangegeven in kolom C.

2) Een schip, dat voor korte internationale reizen wordt gebezigd, moet voorzien zijn van stellen davits naar gelang van de lengte als aangegeven in kolom A van de tabel van Voorschrift XXXIX. Aan elk stel davits moet eene boot van klasse I verbonden zijn. Indien de aan de davits verbonden reddingbooten te zamen niet de minimum kubieke inhoud hebben, aangegeven in kolom D van de tabel in Voorschrift XXXIX en geen ruimte bieden voor alle opvarenden, moeten aanvullende reddingbooten van een der vastgestelde typen, goedgekeurde reddingvloten of andere goedgekeurde drijvende toestellen aanwezig zijn en de op die wijze verkregen ruimte, moet voldoende zijn voor alle opvarenden.

Wanneer naar het oordeel van de Administratie het evenmin praktisch uitvoerbaar als redelijk moet worden geacht, het aantal stellen davits in kolom A van de tabel, in Voorschrift XXXIX vastgesteld, op een schip, dat voor korte internationale reizen wordt gebezigd, te plaatsen, mag zij onder bijzondere voorwaarden machtiging verleen voor een kleiner aantal stellen davits, met dien verstande, dat het aantal nimmer minder mag zijn dan het minimum, vastgesteld in kolom B van de tabel en dat de totale kubieke inhoud van de booten op het schip ten minste gelijk moet zijn aan den minimum-inhoud, aangegeven in kolom D.

Règle XXXIX.

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 et sous chacun desquels doit être attachée une embarcation de la Classe I conformément à la Règle XXXVIII ci-dessus;

B) Le nombre réduit de jeux de bossoirs qui peut être admis exceptionnellement, conformément à la Règle XXXVIII;

C) La capacité minimum requise pour les embarcations de sauvetage comprenant les embarcations sous bossoirs et les embarcations additionnelles, conformément à la Règle XXXVIII;

D) 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 qui peut être admis exceptionnellement	C) Capacité minimum des embarcations de sauvetage		D) Capacité minimum des embarcations de sauvetage	
Mètres	Pieds anglais			Mètres cubes	Pieds cubes anglais	Mètres cubes	Pieds cubes anglais
31 et au-dessous de	100 et au-dessous de	2	2	28	980	11	400
37	120	2	2	35	1,220	17	600
43	140	2	2	44	1,550	24	850
49	160	3	3	53	1,880	33	1,150
53	175	3	3	68	2,390	37	1,300
58	190	4	4	78	2,740	41	1,450
63	205	4	4	94	3,330	45	1,600
67	220	5	4	110	3,900	48	1,700
70	230	5	4	129	4,560	52	1,950
75	245	5	5	144	5,100	60	2,100
78	255	6	5	160	5,640	68	2,400
82	270	7	5	175	6,190	76	2,700
87	285	7	5	196	6,930	85	3,000
91	300	8	6	214	7,550	94	3,300
96	315	8	6	235	8,290	105	3,700
101	330	9	7	255	9,000	116	4,100
107	350	9	7	273	9,630	125	4,400
113	370	10	7	301	10,650	133	4,700
119	390	10	7	331	11,700	144	5,100
125	410	12	9	370	13,060	156	5,500
133	435	12	9	408	14,430	170	6,000
140	460	14	10	451	15,920	185	6,550
149	490	14	10	490	17,310	201	7,100
159	520	16	12	530	18,720	217	7,650
168	550	16	12	576	20,350		
177	580	18	13	620	21,900		
186	610	18	13	671	23,700		
195	640	20	14	717	25,350		
204	670	20	14	766	27,050		
213	700	22	15	808	28,560		
223	730	22	15	854	30,180		
232	760	24	17	908	32,100		
241	790	24	17	972	34,350		
250	820	26	18	1,031	36,450		
261	855	26	18	1,097	38,750		
271	890	28	19	1,160	41,000		
282	925	28	19	1,242	43,880		
293	960	30	20	1,312	46,350		
303	995	30	20	1,380	48,750		

Note sur A) et B). — Lorsque la longueur du navire dépasse 314 mètres (équivalent à 1,030 pieds anglais), l'Administration doit déterminer le nombre de jeux de bossoirs que le dit navire doit recevoir. Copie de la décision doit être donnée aux autres Administrations.

Note sur C) et D). — Pour l'application de ce Tableau, la capacité d'une embarcation de la Classe II s'obtient en multipliant le nombre de personnes pour lequel l'embarcation est certifiée par 0,283 pour obtenir la capacité en mètres cubes et par 10 pour obtenir la capacité en pieds cubes.

Note sur D). — Lorsque la longueur du navire est au-dessous de 31 mètres (équivalent à 100 pieds) ou qu'elle dépasse 168 mètres (équivalent à 550 pieds) la capacité cubique des embarcations de sauvetage doit être déterminée par l'Administration.

Voorschrift XXXIX.

Tabel met betrekking tot het aantal davits en den kubieke inhoud van de reddingbooten.

De hieronder volgende tabel geeft naar gelang van de lengte van het schip aan :

A) Het minimum aantal stellen davits, dat aanwezig moet zijn en aan elk waarvan eene boot van klasse I in overeenstemming met bovenvermeld Voorschrift XXXVIII verbonden moet zijn;

B) Het kleiner aantal stellen davits, dat bij uitzondering toegestaan mag worden volgens Voorschrift XXXVIII;

C) De minimum inhoud der gezamenlijke reddingbooten, omvattende de aan de davits verbonden reddingbooten en de aanvullende reddingbooten in overeenstemming met Voorschrift XXXVIII;

D) De minimum inhoud der gezamenlijke reddingbooten, welke op een schip, dat voor korte internationale reizen wordt gebezigd, aanwezig moet zijn.

Signalementslengte van het schip.		A) Minimum aantal stellen davits	B) Kleiner aantal stellen davits, bij uitzondering toegestaan	C) Minimum inhoud van de gezamenlijke Redding- booten		D) Minimum inhoud van de gezamenlijke Redding- booten	
Meters	Eng. voeten			Kub. Meters	Kub. Eng. voeten	Kub. Meters	Kub. Eng. voeten
31 en beneden	100 en beneden	2	2	28	980	11	400
37	120	2	2	35	1,220	17	600
43	140	2	2	44	1,550	24	850
49	160	3	3	53	1,880	33	1,150
53	175	3	3	68	2,390	37	1,300
58	190	4	4	78	2,740	41	1,450
63	205	4	4	94	3,330	45	1,600
67	220	5	4	110	3,900	48	1,700
70	230	5	4	129	4,560	52	1,950
75	245	5	5	144	5,100	60	2,100
78	255	6	5	160	5,640	68	2,400
82	270	7	5	175	6,190	76	2,700
87	285	7	5	196	6,930	85	3,000
91	300	8	6	214	7,550	94	3,300
96	315	8	6	235	8,290	105	3,700
101	330	9	7	255	9,000	116	4,100
107	350	9	7	273	9,630	125	4,400
113	370	10	7	301	10,650	133	4,700
119	390	10	7	331	11,700	144	5,100
125	410	12	9	370	13,060	156	5,500
133	435	12	9	408	14,430	170	6,000
140	460	14	10	451	15,920	185	6,550
149	490	14	10	490	17,310	201	7,100
159	520	16	12	530	18,720	217	7,650
168	550	16	12	576	20,350		
177	580	18	13	620	21,900		
186	610	18	13	671	23,700		
195	640	20	14	717	25,350		
204	670	20	14	766	27,050		
213	700	22	15	808	28,560		
223	730	22	15	854	30,180		
232	760	24	17	908	32,100		
241	790	24	17	972	34,350		
250	820	26	18	1,031	36,450		
261	855	26	18	1,097	38,750		
271	890	28	19	1,160	41,000		
282	925	28	19	1,242	43,880		
293	960	30	20	1,312	46,350		
303	995	30	20	1,380	48,750		

Noot betreffende A) en B). — Wanneer de lengte van het schip groter is dan 314 meter (overeenkomende met 1,030 Eng. voeten), zal de Administratie het minimum aantal stellen davits voor dat schip vaststellen; volledige bijzonderheden van hare beslissing zullen aan de andere Administraties worden medegedeeld.

Noot betreffende C) en D). — Voor de toepassing van deze tabel wordt de kubieke inhoud van eene boot van klasse II verkregen door vermenigvuldiging van het aantal personen, dat zij kan opnemen met 0,283, om het draagvermogen in kubieke meters en met 10, om dit in kubieke Eng. voeten te verkrijgen.

Noot betreffende D). — Wanneer de lengte van het schip minder dan 31 meter (overeenkomende met 100 Eng. voeten), of meer dan 168 meter (overeenkomende met 550 Eng. voeten) bedraagt, zal de kubieke inhoud van de reddingbooten door de Administratie worden vastgesteld.

Règle XL.

Brassières de Sauvetage et Bouées de Sauvetage.

1. Une brassière de sauvetage doit remplir les conditions suivantes :

- a) Etre de matière et de construction approuvées;
- b) Etre capable de soutenir en eau douce, pendant vingt-quatre heures, sans couler, un poids de fer de 7 kilogrammes 500 (16,5 livres anglaises);
- c) Etre réversible.

Sont prohibées, les brassières dont la flottabilité est assurée au moyen de compartiments à air.

2. Une bouée de sauvetage doit remplir les conditions suivantes :

- a) Etre, soit en liège massif, soit en toute autre matière équivalente;
- b) Etre capable de soutenir en eau douce, pendant vingt-quatre heures, sans couler, un poids de fer d'au moins 14,5 kilogrammes (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.

3. Le nombre minimum de bouées de sauvetage dont doivent être munis les navires est fixé par le tableau suivant :

Longueur du navire.		Nombre minimum de bouées.
Mètres.	Pieds anglais.	
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

4. Toutes 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 (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 fusées correspondantes doivent être automatiques, efficaces, et ne doivent pas s'éteindre dans l'eau; elles doivent être disposées au voisinage de leurs bouées, avec les organes de fixation nécessaires.

5. Toutes les brassières et bouées de sauvetage doivent être installées à bord de façon à être à portée immédiate de toutes les personnes embarquées; leur position doit être nettement indiquée de manière à être connue des intéressés.

Les bouées de sauvetage doivent pouvoir toujours être larguées instantanément et ne comporter aucun dispositif de fixation permanente.

Règle XLI.

Canotiers brevetés.

Pour obtenir le brevet spécial de canotier prévu à l'Article 22 de la présente Convention, le postulant doit justifier qu'il est exercé dans la manœuvre complète de mise à l'eau des embarcations de sauvetage et dans le maniement des avirons; qu'il possède la connaissance et la pratique de la manœuvre des embarcations elles-mêmes, et qu'il est, en outre, capable de comprendre les ordres relatifs au service de ces divers engins et de répondre à ces ordres.

Il doit y avoir pour chaque embarcation ou radeau de sauvetage un nombre de canotiers au moins égal à celui qui est prévu au tableau ci-dessous :

Si le nombre de personnes est :	Le nombre minimum de canotiers brevetés doit être de :
Moins de 41 personnes	2
De 41 à 61 personnes	3
De 62 à 85 personnes	4
Au-dessus de 85 personnes	5

Règle XLII.

Personnel des Embarcations de Sauvetage.

Un officier de pont ou un canotier breveté doit être chargé de chaque embarcation ou radeau de sauvetage et il lui sera également désigné un suppléant. Celui qui est chargé d'une embarcation doit

Voorschrift XL.

Zwemvesten en reddingsboeien.

1. Een zwemvest moet aan de volgende voorwaarden voldoen :

- a) Het moet behoorlijk zijn vervaardigd van daartoe geschikte materialen;
- b) Het moet, zonder te zinken, in zoet water gedurende 24 uren een gewicht aan ijzer van 7,5 kilogram (overeenkomende met 16,5 Eng. ponden) kunnen dragen;
- c) Het moet aan beide kanten gedragen kunnen worden.

Zwemvesten, waarvan het drijfvermogen door met lucht gevulde afdeelingen wordt verkregen, zijn verboden.

2. Eene reddingboei moet aan de volgende voorwaarden voldoen :

- a) Zij moet vervaardigd zijn van massief kurk, of van eenig andere daarmede gelijkwaardige stof;
- b) Zij moet zonder te zinken in zoet water gedurende 24 uren een gewicht aan ijzer van 14,5 kilogram (overeenkomende met 32 Eng. ponden) kunnen dragen.

Reddingboeien gevuld met biezen, kurkafval, kurkkorrels of eenig andere korrelige stof zonder samenhang, alsmede reddingboeien, welke drijfvermogen door met lucht gevulde afdeelingen wordt verkregen, zijn verboden.

3. Het minimum aantal reddingboeien, waarmede de schepen moeten zijn uitgerust, is in de volgende tabel aangegeven :

Lengte van het schip		Minimum aantal reddingboeien.
in meters.	in Eng. voeten.	
Minder dan 61.....	Minder dan 200.....	8
61 en minder dan 122	200 en minder dan 400	12
122 en minder dan 183	400 en minder dan 600	18
183 en minder dan 244	600 en minder dan 800	24
244 en meer.....	800 en meer.....	30

4. Alle boeien moeten voorzien zijn van een stevig aangebindselde van bochten voorziene grijprijn. Aan elke zijde van het schip moet ten minste één reddingboei voorzien zijn van een lijn van een lengte van ten minste 27,5 meter (15 vadem). Niet minder dan de helft van het geheele aantal reddingboeien en in geen geval minder dan zes, moet voorzien zijn van zelfontbrandende lichten, welke door het water niet kunnen worden gedoofd. Deze lichten moeten, daaraan verbonden, worden geplaatst bij de boeien, waarbij zij behoren.

5. Alle reddingboeien en zwemvesten, moeten zoodanig worden geplaatst of geborgen, dat zij voor de opvarenden gemakkelijk bereikbaar zijn; hunne plaatsen moeten zoodanig duidelijk worden aangegeven, dat de betrokken personen deze kunnen onderkennen.

De reddingboeien moeten altijd onmiddellijk kunnen worden weggegooid en mogen niet blijvend bevestigd zijn.

Voorschrift XLI.

Gediplomeerde sloepsgasten.

Ten einde het bijzondere diploma als sloepsgast, bedoeld in artikel 22 van dit Verdrag, te verkrijgen, moet de sollicitant het bewijs leveren, dat hij bedreven is in alle handelingen, verband houdende met het te water laten van booten, en het gebruik van de riemen, dat hij bekend is met de praktische behandeling van de booten zelve en verder, dat hij in staat is de bevelen, welke betrekking hebben op den dienst der reddingbooten, te begrijpen en uit te voeren.

Er moet voor elke boot en voor elk reddingsvlot een aantal sloepsgasten aanwezig zijn, ten minste gelijk aan het in onderstaande tabel aangegeven aantal :

Indien het toegelaten aantal opvarenden is :	Zal het minimum aantal sloepsgasten zijn :
Minder dan 41 personen	2
Van 41 tot en met 61 personen	3
Van 62 tot en met 85 personen	4
Meer dan 85 personen	5

Voorschrift XLII.

Bemannin der booten.

Een deofficier of gediplomeerd sloepsgast moet met het bevel over elke boot of elk reddingsvlot belast worden, en een opvolger in het bevel moet tevens worden aangewezen. Hij, die met het bevel is

avoir la liste de son personnel et s'assurer que les hommes placés sous ses ordres connaissent respectivement leurs postes et leurs fonctions.

A toute embarcation à moteur doit être affecté un homme sachant conduire le moteur.

Un homme sachant se servir d'une installation radiotélégraphique et d'un projecteur doit être affecté à chaque embarcation comportant ces appareils.

Un ou plusieurs officiers doivent être chargés de veiller à ce que les embarcations, radeaux de sauvetage, engins flottants et autres engins de sauvetage soient toujours prêts à être utilisés.

Règle XLIII.

Découverte et Extinction de l'Incendie.

1) Un service effectif de ronde doit être organisé de telle manière que tout commencement d'incendie soit promptement découvert. En outre, un système d'avertisseurs d'incendie ou de détecteurs d'incendie doit être installé, pour indiquer ou enregistrer automatiquement dans un ou plusieurs points ou stations où ces indications peuvent être rapidement observées par les officiers et l'équipage, l'existence ou l'indication d'un incendie dans toutes les parties du navire inaccessibles au service de ronde.

2) Chaque navire doit disposer de pompes à incendie puissantes mues par la vapeur ou par toute autre énergie. Ces pompes sont au nombre de deux pour les navires de moins de quatre mille tonnes de jauge brute et de trois pour les navires plus grands. Elles doivent être assez puissantes pour débiter chacune une quantité d'eau suffisante par deux jets énergiques simultanés en un point quelconque du navire. Elles doivent être mises, avant l'appareillage, en état de fonctionner sans délai.

3) Les tuyautages d'incendie doivent permettre de diriger rapidement deux jets d'eau énergiques simultanés dans une région quelconque d'un entrepont habité dont les portes étanches et les portes contre l'incendie sont fermées. Les manches à incendie et les tuyautages doivent être largement proportionnés et faits de matières convénables. Les raccords de tuyautages doivent être dans chaque entrepont installés de telle manière que les manches puissent s'y adapter facilement.

4) Dans tout espace occupé par le chargement on doit pouvoir diriger rapidement et simultanément au moins deux jets d'eau puissants. En outre, des dispositions doivent être prises pour amener rapidement par un tuyautage fixe, dans chaque compartiment occupé par des marchandises, un gaz extincteur en quantité telle que le volume de gaz libre soit au moins égal à trente pour cent du volume de la plus grande cale du navire. Sur les navires à vapeur, on peut accepter de la vapeur en quantité équivalente. L'installation pour l'extinction par le gaz ou la vapeur n'est pas obligatoire sur les navires de moins de 1.000 tonnes de jauge brute.

5) Des extincteurs d'incendie portatifs d'un type à fluide doivent être prévus en nombre convenable. Chaque compartiment de la tranche des machines doit en recevoir au moins deux.

6) Il doit y avoir à bord deux équipements composés chacun d'un casque ou d'un appareil respiratoire et d'un fanal de sûreté. Ils doivent être déposés en deux endroits différents.

7) Sur les navires à vapeur dans lesquels les chaudières principales sont chauffées au combustible liquide, en outre de dispositifs permettant d'amener rapidement et simultanément deux jets d'eau puissants en tout point de la tranche des machines, on doit installer :

a) Des distributeurs convenables pour projeter de l'eau en pluie sur le combustible liquide sans agitation anormale de la surface;

b) Dans chaque rue de chauffe, un récipient contenant 283 décimètres cubes (10 pieds cubes) de sable, de sciure de bois imprégnée de soude, de toute autre matière sèche approuvée et des écopés pour la répandre;

c) Dans chaque chaufferie et dans tout local de machines où se trouve une partie de l'installation de combustible liquide, deux extincteurs portatifs d'un type distributeur de mousse ou d'un autre agent approuvé efficace pour éteindre un incendie de combustible liquide;

d) Des dispositifs pour produire et distribuer rapidement de la mousse sur toute la surface inférieure de la chaufferie ou de chacune des chaufferies, s'il y en a plusieurs, et de toute partie des machines qui renferme des pompes à combustible ou des caisses de décantation. La quantité de mousse à produire doit être suffisante pour couvrir sur une épaisseur de 15,24 centimètres (6 pouces) la surface totale des tôles formant dans un

belast, moet eene lijst der bemanning hebben en toezien, dat de personen, onder zijne bevelen, bekend zijn met hunne plaatsen en werkzaamheden.

Voor elke motorboot moet een man zijn aangewezen, die in staat is de motor te behandelen.

Een man, in staat de draadloze inrichting en het zoeklicht te bedienen, moet voor de booten, welke hiermede zijn uitgerust, worden aangewezen.

Eén of meer officieren moeten worden belast met de zorg voor het te allen tijde gereed voor gebruik zijn der reddingbooten, reddingvloten, drijvende toestellen en andere reddingmiddelen.

Voorschrift XLIII.

Opsporing en blussching van brand.

1) Er moet een doelmatige ronde-dienst worden onderhouden, zoodat elk begin van brand dadelijk ontdekt kan worden. Bovendien moet eene inrichting tot het aantoonen van brand en het aanwijzen van de plaats daarvan worden aangebracht, welke inrichting automatisch op één of meer punten of posten, waar zulks het snelst door de officieren en de overige bemanning kan worden opgemerkt, het bestaan of de plaats van brand in eenig deel van het schip, dat niet toegankelijk is voor den ronde-dienst, kan aantoonen.

2) Elk schip moet van krachtige pompen worden voorzien, welke door stoom of andere krachtbronnen worden gedreven. Op schepen met minder dan 4.000 ton bruto inhoud moeten er twee en op grootere schepen drie van deze pompen zijn. Elk der pompen moet in staat zijn om eene voldoende hoeveelheid water in twee krachtige stralen gelijktijdig in eenig deel van het schip, waar ook gelegen, te geven. Zij moeten, vóór het schip de haven verlaat, voor onmiddellijk gebruik gereed zijn.

3) De brandblusschleiding moet voldoende doorlaat hebben om twee krachtige stralen water, gelijktijdig op eenig deel van een, door passagiers en bemanning gebruikt, dek te kunnen richten, nadat de waterdichte en brandwerende deuren gesloten zijn. De brandblusschleidingen en slangen moeten ruime afmetingen hebben en van doelmatig materiaal vervaardigd zijn. De aansluitingen der leiding moeten op ieder dek zoodanig zijn aangebracht, dat de slangen gemakkelijk daaraan kunnen worden gekoppeld.

4) In elke door lading ingenomen ruimte moeten ten minste twee krachtige stralen water snel en gelijktijdig kunnen worden gegeven. Bovendien moet een inrichting zijn aangebracht om dadelijk door eene vaste pijpleiding in elke afdeeling, waar lading is geborgen, een verstikkend gas te blazen, in zoodanige hoeveelheid, dat het vrije gas gelijk is aan een volume van 30 percent van den bruto inhoud van het grootste ruim in het schip. Op stoomschepen mag in plaats van verstikkend gas stoom in ruim voldoende hoeveelheid worden toegepast. Eene inrichting voor brandblussching door verstikkend gas of stoom wordt niet vereischt op schepen van minder dan 1.000 ton bruto inhoud.

5) Draagbare extincteurs van een vloeistof type moeten in voldoende getale aanwezig zijn. In elke afdeeling van de voortstuwingsruimte moeten er ten minste twee zijn.

6) Twee volledige uitrustingen, bestaande uit een rookhelm of rookmasker, en eene veiligheidslamp, moeten aan boord aanwezig zijn en op twee ver van elkander liggende plaatsen geborgen worden.

7) Op stoomschepen, waar de ketels met olie gestookt worden, moeten boven en behalve de inrichtingen, waardoor twee krachtige stralen water spoedig en gelijktijdig in eenig deel van de voortstuwingsruimte kunnen worden gegeven, aanwezig zijn:

a) Geschikte leidingen om water op de olie te sproeien zonder dat de oppervlakte te zeer wordt bewogen;

b) Op elke stookplaats een bak inhoudend 283 kubieke decimeter (10 kubieke voet) zand, met soda-oplossing doordrenkt zaagsel of andere goedgekeurde, droge stoffen, benevens schoppen om deze stoffen te verspreiden;

c) In elk ketelruim en in elk deel van de machinekamer, waarin een gedeelte van de brandstofolie-installatie is opgesteld, twee goedgekeurde draagbare extincteurs van een type, dat schuim of andere goedgekeurde stof, dat geschikt is om oliebranden te dooven, ontwikkelt;

d) Inrichtingen, waardoor schuim snel ontwikkeld en verdeeld kan worden over de geheele beneden-oppervlakte van het ketelruim, of — in geval er meer dan een ketelruim is — van eenig ketelruim of van eenige machinekamer, waarin zich deelen van de brandstofolie-installatie of benzinetanks bevinden. De hoeveelheid schuim, welke kan worden ontwikkeld, moet ruimschoots voldoende zijn om tot een hoogte van 15,24 centimeter (6 duim)

compartiment quelconque le plafond du waterballast, ou de celles du bordé extérieur là où il n'y a pas de waterballast. Si le compartiment des machines et celui des chaudières ne sont pas complètement séparés et si le combustible liquide peut passer de la cale de la chaufferie dans celle des machines, le compartiment des machines et la chaufferie seront considérés comme formant un seul compartiment. L'appareil doit pouvoir être mis en marche et contrôlé de l'extérieur du compartiment où l'incendie peut éclater;

e) En outre, de ce qui précède, il doit y avoir sur les navires à vapeur n'ayant qu'une chaufferie, un extincteur à mousse et sur les navires ayant plus d'une chaufferie, deux extincteurs à mousse d'au moins 136 litres (30 gallons) de capacité. Ces extincteurs doivent être pourvus de tuyaux sur dévidoirs permettant d'atteindre toutes les parties des chaufferies et des locaux contenant les pompes à combustible. Des appareils d'une efficacité équivalente peuvent être acceptés au lieu d'extincteurs de 136 litres (30 gallons);

f) Tous les récipients et les valves qui servent à les mettre en œuvre doivent être aisément accessibles et placés de telle sorte qu'ils ne soient pas facilement rendus inutilisables par un commencement d'incendie.

8) Dans les navires à moteurs à combustion interne, en outre des dispositifs permettant d'amener rapidement et simultanément deux jets d'eau puissants sur tous les points de la tranche des machines et également des distributeurs d'eau en pluie, on doit installer, dans chaque local de machines, les extincteurs à mousse suivants :

a) Au moins un extincteur approuvé de 45 litres (10 gallons), et, en outre, par 1,000 CV de puissance au frein des machines, un extincteur approuvé de 9 litres (2 gallons), sans que le nombre total d'extincteurs de 9 litres puisse être inférieur à deux, ni qu'il en soit exigé plus de six;

b) Lorsqu'il y a dans la tranche des machines, une chaudière auxiliaire au lieu de l'extincteur de 45 litres (10 gallons) mentionné ci-dessus, il doit en être installé un de 136 litres (30 gallons) avec son tuyautage approprié ou tout autre dispositif approuvé de distribution de mousse.

9) Sur les navires à vapeur utilisant le combustible liquide, si la chambre des machines et la chaufferie ne sont pas complètement séparées par une cloison métallique et si le combustible liquide peut passer de la cale de la chaufferie dans celle de la machine, une des pompes à incendie doit être placée dans le tunnel ou dans un autre espace hors de la tranche des machines. S'il est exigé plus de deux pompes à incendie, elles ne doivent pas être placées toutes dans le même local.

10) Lorsqu'il est spécifié un type spécial d'appareil, d'agent extincteur ou d'installation, tout autre type peut être accepté s'il n'est pas moins efficace que le type spécifié. Par exemple, un appareil à acide carbonique peut être admis au lieu d'une installation à mousse (paragraphe 7, alinéas d) et e), pourvu que la quantité d'acide carbonique transportée soit suffisante pour fournir une saturation de 25 pour cent de gaz pour le volume brut de la chaufferie mesuré jusqu'au sommet des chaudières environ.

11) Toutes les installations pour l'extinction de l'incendie doivent être entièrement visitées une fois par an par un inspecteur désigné par l'Administration.

Règle XLIV.

Rôle d'Appel.

Le rôle d'appel fixe les fonctions des divers membres de l'équipage en ce qui concerne :

- La fermeture des portes étanches, vannes, etc.;
- L'armement des embarcations, des radeaux de sauvetage et des engins flottants en général;
- La mise à l'eau des embarcations sous bossoirs;
- La préparation générale des autres embarcations, des radeaux de sauvetage et des engins flottants;
- Le rassemblement des passagers;
- L'extinction de l'incendie.

Le rôle d'appel fixe les fonctions que les agents du service général ont à remplir au regard des passagers, en cas d'alarme. Ces fonctions comprennent notamment :

- L'alerte à donner aux passagers;
- Le soin de leur faire revêtir et ajuster convenablement les brassières de sauvetage;
- Leur rassemblement aux postes d'appel;
- Le service d'ordre aux passages et aux échelles et, d'une façon générale, tout ce qui concerne la circulation des passagers.

Le rôle d'appel prévoit les signaux spéciaux pour l'appel de tout l'équipage aux postes d'embarcations ou d'incendie. Il doit, en outre, contenir une description complète de ces signaux.

het geheele oppervlak van de beplating te bedekken, welke in eenige afdeeling wordt gevormd door de tankopbeplating of door de huidbeplating, indien er geen dubbele bodem is. Indien machinekamer en ketelruim niet voldoende gescheiden zijn en er brandstofolie uit de vullings van het ketelruim in de machinekamer kan lekken, moeten machinekamer en ketelruim te zamen als ééne afdeeling worden beschouwd.

Het toestel moet buiten de afdeeling, waarin brand kan voorkomen, in werking kunnen worden gesteld en geregeld;

e) Behalve het voorgaande moet op stoomschepen met één ketelruim één extincteur van het type, dat schuim ontwikkelt, van ten minste 136 liter (30 gallons) inhoud en op die met meer dan één ketelruim twee van zulke extincteurs aanwezig zijn. Deze extincteurs moeten voorzien zijn van slangen op haspels, welke geschikt zijn om alle deelen van de ketelruimen en van de ruimten, welke brandstofolie-pompinstallaties bevatten, te bereiken. In plaats van deze extincteurs van 136 liter (30 gallons) inhoud kunnen even doelmatige toestellen worden toegelaten;

f) Alle reservoirs en de afsluiters, waardoor zij worden bediend, moeten gemakkelijk bereikbaar en zoo geplaatst zijn, dat zij bij het uitbreken van brand niet gemakkelijk onbruikbaar kunnen worden.

8) Op schepen, welke door verbrandingsmotoren worden voortgestuwd, moeten boven en behalve de inrichtingen, waardoor twee krachtige stralen water spoedig en gelijktijdig in eenig deel van de voortstuwingsruimte kunnen worden gegeven, schuim verspreidende extincteurs met geschikte sproeiinstallaties als volgt aanwezig zijn :

a) Ten minste één goedgekeurde extincteur van 45 liter (10 gallons) inhoud en bovendien één goedgekeurde extincteur van 9 liter (2 gallons) inhoud voor elke 1,000 a. p. k. der voortstuwingswerktuigen, doch het totale aantal extincteurs van 9 liter (2 gallons) mag niet kleiner zijn dan twee en behoeft niet grooter te zijn dan zes;

b) Wanneer zich een hulpketel in de voortstuwingsruimte bevindt, in plaats van de bovenvermelde extincteur van 45 liter (10 gallons) inhoud, één extincteur van 136 liter (30 gallons) inhoud met doelmatige slang-aansluitingen of andere goedgekeurde middelen om schuim te verspreiden.

9) Op stoomschepen, welke olie als brandstof gebruiken, moet eene van de brandbluschpompen in de tunnel of op eene andere plaats buiten de machinekamer zijn opgesteld, indien machinekamer en ketelruim niet door een stalen schot zijn gescheiden en indien brandstofolie uit de vullings van het ketelruim in de machinekamer kan vloeien. Wanneer meer dan twee pompen vereischt worden, mogen zij niet alle binnen dezelfde ruimte worden geplaatst.

10) Waar eenig bijzonder type toestel, brandbluschmiddel of inrichting is voorgeschreven, kan elk ander type toestel, enz., worden toegestaan, mits dit niet minder doeltreffend is dan het voorgeschreven type. Eene koolzuurinstallatie kan bij voorbeeld in plaats van eene schuimbluschinstallatie (lid 7, sub d en e) worden toegelaten, mits de hoeveelheid medegevoerde koolzuur voldoende is om het bruto volume van de stookplaats tot aan den bovenkant der ketels tot 25 percent met gas te verzadigen.

11) Alle brandbluschinrichtingen moeten ten minste éénmaal per jaar grondig door een door de Administratie benoemden, ambtenaar worden onderzocht.

Voorschrift XLIV.

Appèlrol.

De appèlrol moet aangeven, welke de plichten zijn voor de verschillende leden der bemanning in verband met :

- Het sluiten van de waterdichte deuren, kleppen, enz.;
- Het uitrusten van de booten, reddingvloten en drijvende toestellen in het algemeen;
- Het te water laten van onder davits opgestelde booten;
- Het in het algemeen gereedmaken van de andere booten, de reddingvloten en de drijvende toestellen;
- Het verzamelen van de passagiers;
- Het blussen van brand.

De appèlrol moet aan het personeel van den algemeenen dienst hunne verplichtingen in tijd van nood ten opzichte van de passagiers aangeven. Deze verplichtingen moeten omvatten :

- Het waarschuwen van de passagiers;
- Het toezien, dat zij gekleed zijn en hunne zwemvesten op de juiste wijze hebben aangetrokken;
- Het verzamelen van de passagiers op de appèlplaatsen;
- Het bewaren van orde in de gangen en op de trappen en in het algemeen het regelen van het verkeer van de passagiers.

De appèlrol moet bepaalde seinen aangeven voor het oproepen van alle leden der bemanning naar hunne plaatsen bij de booten of naar de voor brandalarm aangewezen plaatsen en moet volledige bijzonderheden omtrent deze seinen inhouden.

Règle XLV.

Appels et Exercices.

Un appel de l'équipage pour exercice d'embarcations doit être fait, autant que possible, chaque semaine et, sur les navires où le voyage dure plus d'une semaine, avant de prendre la mer. Les dates où auront lieu ces exercices seront inscrites au journal de bord réglementaire et si, au cours d'une semaine, aucun exercice n'a eu lieu, les raisons pour lesquelles cet exercice n'était pas possible devront être mentionnées dans ce journal.

Lorsque le voyage doit durer plus d'une semaine, il devrait être fait un exercice pratique par les passagers, au début du voyage.

Les exercices d'embarcations doivent se faire en employant à tour de rôle les différents groupes d'embarcations. Les inspections et exercices doivent être conduits de manière que l'équipage possède la connaissance complète et la pratique des fonctions qu'il a à remplir et que toutes les embarcations et tous les engins de sauvetage du navire, ainsi que leurs appareils, soient toujours prêts à être utilisés immédiatement.

Le signal d'appel pour appeler les passagers aux postes d'appel consistera en une succession d'au moins six coups courts, suivis d'un coup long, de la sirène ou du sifflet. En outre, sur tous les navires autres que ceux qui effectuent des voyages internationaux courts, on doit faire dans tout le navire des signaux commandés électriquement de la passerelle. La signification de tous les signaux intéressant les passagers doit être clairement indiquée en plusieurs langues sur des pancartes affichées dans les cabines et autres locaux pour passagers.

SECURITE DE LA NAVIGATION.

Règle XLVI.

Transmission de Renseignements.

La transmission de renseignements concernant les glaces, épaves, tempêtes tropicales ou tout autre danger immédiat pour la navigation est obligatoire. 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 (signaux radiotélégraphiques). Elle devrait être transmise, précédée de CQ, à tous les navires et devrait être également envoyée au premier point de la côte où la communication peut se faire avec prière de transmettre à l'autorité compétente.

Tous les messages transmis en vertu de l'Article 34 de la présente Convention seront précédés du signal de sécurité TTT suivi d'une indication sur la nature du danger, par exemple : TTT Glace; TTT Epaves; TTT Tempête; TTT Navigation.

Information requise.

Les renseignements à fournir sont les suivants, l'heure étant, dans tous les cas, l'heure moyenne de Greenwich :

a) Glaces, épaves et autres dangers immédiats pour la navigation :

- 1) La nature de la glace, de l'épave ou du danger observés;
- 2) La position de la glace, de l'épave ou du danger observés en dernier lieu;
- 3) 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 de même nature dans les autres régions) :

1) Messages 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.

2) Renseignements météorologiques. — Vu l'aide précieuse qu'assurent les renseignements météorologiques exacts en déterminant la position et le mouvement des centres de tempête, tout capitaine de navire devrait ajouter à son message d'avertissement le plus de renseignements météorologiques qu'il lui sera possible parmi les suivants :

- a) Pression barométrique (millibars, pouces anglais ou millimètres);
- b) Changement dans la pression barométrique (le changement survenu pendant la période de deux à quatre heures qui précède);
- c) Direction du vent (vraie et non magnétique);
- d) Force du vent (échelle Beaufort, ou échelle décimale);
- e) Etat de la mer (calme, modérée, forte, démontée);
- f) Houle (modérée, moyenne, forte) et la direction d'où elle vient.

Voorschrift XLV.

Appels en oefeningen.

Appels van de bemanning voor oefeningen met de booten moeten, indien dit uitvoerbaar is, wekelijks plaats hebben en aan boord van schepen, welker reis langer dan eene week duurt, vóór het schip naar zee vertrekt. De datums, waarop appell is gehouden, moeten in het scheepsdagboek worden vermeld en indien in de eene of andere week geen appell werd gehouden, moet daarin worden aangegeekend, waarom het houden van appell niet uitvoerbaar was.

Op schepen, welker reis langer dan eene week duurt, behooren kort na het begin van de reis oefening-appels van passagiers te worden gehouden.

Bij achtereenvolgende oefeningen met booten moeten verschillende groepen om beurten worden gebruikt. De oefeningen en inspecties moeten zoodanig worden geregeld, dat de bemanning op de hoogte is van en geoefend is in de werkzaamheden, die zij moet verrichten en dat alle reddingmiddelen met de daarbij behorende uitrusting te allen tijde voor onmiddellijk gebruik gereed zijn.

Het noodsein om de passagiers op te roepen naar de appellplaatsen moet bestaan uit meer dan zes opvolgende stooten, gevolgd door een lange stoot op de fluit of de sirene. Dit sein zal op alle schepen met uitzondering van die, welke voor korte internationale reizen worden gebezigd, worden aangevuld door andere seinen, welke langs electrischen weg van de brug af door het gehele schip worden gegeven. De beteekenis van alle seinen, welke van belang zijn voor de passagiers, moet duidelijk in verschillende talen zijn aangegeven op kaarten, welke in de hutten en andere passagiersverblijven tegen den wand zijn aangebracht.

VEILIGHEID VAN DE SCHEEPVAART.

Voorschrift XLVI.

Het overseinen van berichten.

Het overseinen van berichten betreffende ijs, wrakken, tropische stormen of elk ander onmiddellijk gevaar voor de scheepvaart is verplicht. De vorm waarin het bericht wordt gezonden, is niet voorschreven. Het mag, hetzij in gewone taal (bij voorkeur in het Engelsch), hetzij met behulp van het Internationaal Seinboek (Afdeling Radio-telegrafische Seinen) worden overgebracht. Het zal, voorafgegaan door CQ, aan alle schepen worden gegeven en tevens aan het eerste punt van de kust, waarmede verbinding kan worden verkregen, geseind worden met verzoek het over te brengen aan de bevoegde autoriteit.

Alle berichten, geseind krachtens artikel 34 van dit Verdrag, zullen worden voorafgegaan door het veiligheidsein TTT gevolgd door eene aanwijzing van den aard van het gevaar, en wel aldus : TTT Ijs; TTT Wrak; TTT Storm; TTT Scheepvaart.

Te seinen berichten.

De te verstrekken inlichtingen zijn de volgende, waarbij de tijd in alle gevallen de middelbare tijd Greenwich is :

a) Ijs, wrakken en andere onmiddellijke gevaren voor de scheepvaart :

- 1) Aard van het ijs, wrak of gevaar, dat is waargenomen;
- 2) Plaats, waar het ijs, het wrak of het gevaar het laatst werd waargenomen;
- 3) Uur en datum, waarop de waarneming werd gedaan.

b) Tropische stormen (Orkanen in West-Indië, typhonen in de Chineesche zeeën, cyclonen in de Indische zeeën, en stormen van overeenkomstigen aard in andere streken) :

1) Eene verklaring, dat een tropische storm werd ontmoet. — Deze verplichting moet in breedten zin worden opgevat en berichten moeten worden gezonden, zoodra de kapitein goede redenen heeft om te veronderstellen dat een tropische storm in zijne nabijheid heerscht.

2) Meteorologische berichten. — Met het oog op de groote waarde van juiste meteorologische gegevens om de positie en de richting van beweging van stormcentra te bepalen, behoort elk kapitein aan zijne waarschuwing zooveel van de volgende meteorologische gegevens toe te voegen, als hij uitvoerbaar acht :

- a) Barometerstand (millibaren, Engelsche duimen of millimeters);
- b) Verandering van den barometerstand (de verandering gedurende de voorafgaande twee à vier uren);
- c) Windrichting (ware, geen magnetische);
- d) Windkracht (Beaufort of tiendeelige schaal);
- e) Toestand van de zee (kalm, matig, ruw, hoog);
- f) Deining (licht, middelmatig, hoog) en de richting, waar zij vandaan komt.

Lorsque la pression barométrique est indiquée, les mots « millibars, pouces anglais ou millimètres », suivant le cas, devraient être ajoutés à la lecture faite et il y aurait lieu de toujours indiquer si la lecture est corrigée ou non.

Lorsque des variations barométriques sont signalées, la route et la vitesse du navire devraient toujours être indiquées.

Tous les caps indiqués doivent être vrais et non magnétiques.

3) *Heure, date et position du navire.* — Ces renseignements doivent s'appliquer à l'heure et à la position où les observations météorologiques ont été prises et non à celles où le message a été préparé ou expédié. Dans tous les cas, l'heure doit être l'heure moyenne de Greenwich.

4) *Observations ultérieures.* — Lorsqu'un capitaine a signalé une tempête tropicale, il est souhaitable, mais non obligatoire, de relever d'autres observations et de les transmettre à des intervalles de trois heures tant 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 Epave. Epave 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. Subissons tempête tropicale. Baromètre corrigé 994 millibars, baisse rapidement. Vent NW, force 9 Beaufort, forts grains. Houle E. Route ENE., 5 nœuds, 2204 N., 11354 E., 0030 GMT. 18 août.

TTT Tempête. Les apparences indiquent l'approche d'un ouragan. Baromètre corrigé; 29.64 pouces en baisse. Vent NE., force 8 Beaufort. Houle moyenne du NE. Grains de pluie fréquents. Route 35 degrés, 9 nœuds. 2200 N., 7236 W., 1300 GMT. 14 septembre.

TTT Tempête. Les conditions indiquent la formation d'un cyclone intense. Vent S. 1/4 SW., force 5 Beaufort, Baromètre non corrigé 753 m/m a baissé de 5 m/m pendant les trois dernières heures. Route N. 60 W., 8 nœuds. 1620 N., 9302 E., 0200 GMT. 4 mai.

TTT Tempête. Typhon dans le SE. Le vent augmente du nord et le baromètre baisse rapidement. Position 1812 N., 12605 E., 0300 GMT. 12 juin.

CERTIFICATS.

Règle XLVII.

Modèle de Certificat de Sécurité pour Navire à Passagers.

CERTIFICAT DE SECURITE.

(Cachet officiel.)

(Nationalité.)

pour un voyage international.
un court

Délivré en vertu des dispositions de la Convention Internationale pour la Sauvegarde de la Vie humaine en Mer, 1929.

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 Internationale précitée.

Als de barometerstand wordt gegeven moet, zooals het uitkomt, een der woorden millibaren, Engelsche duimen of millimeters bij de aflezing worden gevoegd en in hoeverre de aflezing « verbeterd » of « onverbeterd » is, zal steeds daarbij worden vermeld.

Wanneer wijzigingen van den barometerstand worden aangegeven, moet tevens de koers en vaart van het schip worden opgegeven.

Alle richtingen behooren ware, geen magnetische, richtingen te zijn.

3) *Uur, datum en plaats van het schip.* Deze behooren te worden gegeven voor het oogenblik waarop en de plaats, waar de gerapporteerde meteorologische waarnemingen werden gedaan en niet voor het oogenblik waarop en de plaats waar het bericht gereed was of verzonden werd. Steeds moet de Middelbare Tijd Greenwich worden gebezigd.

4) *Latere waarnemingen.* Wanneer een kapitein een tropische storm heeft gerapporteerd, is het wenschelijk, hoewel niet verplicht, zoolang het schip onder den invloed van den storm blijft, verdere waarnemingen te doen en deze door te geven met tusschenpoozen van drie uren.

Voorbeelden.

IJs.

TTT Ijs. Grootte berg gezien op 4605 N., 4410 W., te 0800 Middelbaren tijd Greenwich. 15 Mei.

Wrak.

TTT Wrak. Waargenomen wrak bijna onder water op 4006 N., 1243 W., te 1630 Middelbaren tijd Greenwich. 21 April.

Gevaar voor de scheepvaart.

TTT Scheepvaart. Alpha lichtschip niet in station. 1800 Middelbaren tijd Greenwich. 3 Januari.

Tropische storm.

TTT Storm. Ondervinden tropischen storm. Barometer verbeterd 994 millibaren, snel dalende. Wind NW., kracht 9, zware buien. Deining O. Koers ONO., 5 mijl. 2204 N., 11354. O. 0030 Middelbaren tijd Greenwich. 18 Augustus.

TTT Storm. Voorteekenen wijzen op nadering orkaan. Barometer verbeterd 29.64 Engelsche duimen dalende. Wind NO., kracht 8. Middelmattige deining van het NO. Voortdurende regenbui. Koers 35°, 9 mijl. 2200 N., 7236 W. 1300 Middelbaren tijd Greenwich. 14 September.

TTT Storm. Omstandigheden wijzen op vorming van hevigen cycloon. Wind Z. ten W., kracht 5. Barometer onverbeterd 753 millimeter, drie laatste uren 5 millimeter gedaald. Koers N. 60 W., 8 mijl. 1620 N., 9302 O. 0200 Middelbaren tijd Greenwich. 14 September.

TTT Storm. Typhoon in Zuid-Oosten. Wind aanwakkerend van het Noorden, en barometer snel dalende. Plaats 1812 N., 12605 O. 0300 Middelbaren tijd Greenwich. 12 Juni.

CERTIFICATEN.

Voorschrift XLVII.

Model van het veiligheidscertificaat voor passagiersschepen.

VEILIGHEIDSCERTIFICAAT.

(Officieel Zegel.)

(Land.)

Voor een internationale reis.
een korte

Uitgereikt volgens de bepalingen van het Internationaal Verdrag voor de Beveiliging van Menschenlevens op Zee, 1929.

Naam van het schip.	Internationaal naamsein.	Haven, waar het schip thuishoort.	Bruto Inhoud (registertonnen).

De

(Naam) Regeering verklaart

Ik, ondergeteekende,

(Naam) verklaart

I. Dat bovenvermeld schip overeenkomstig de bepalingen van het hierboven genoemd Internationaal Verdrag behoorlijk is onderzocht.

II. Qu'à la suite de cette visite, il a été constaté que le navire satisfait aux prescriptions de la dite Convention en ce qui concerne :

- 1) La coque, 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.

Lignes de Charges de Compartimentage déterminées et marquées sur la muraille au milieu du navire. (Article 5 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		

- 4) Les embarcations, radeaux de sauvetage et engins de sauvetage qui sont suffisants pour un nombre total maximum de personnes (équipage et passagers), à savoir :

- embarcations susceptibles de recevoir personnes.
- radeaux de sauvetage susceptibles de recevoir personnes.
- engins flottants susceptibles de supporter personnes.
- bouées de sauvetage.
- brassières de sauvetage.
- canotiers brevetés.

- 5) Les installations radiotélégraphiques :

	Prescriptions des articles de ladite Convention.	Dispositions réalisées à bord.
Heures d'écoute		
Y a-t-il un appareil auto-alarme approuvé?		
Y a-t-il une installation de secours indépendante?		
Nombre minimum d'opérateurs		
Opérateurs supplémentaires ou écouteurs		
Y a-t-il un radiogoniomètre?		

III. Que le navire répond à toutes les autres prescriptions de ladite Convention dans la mesure où elles lui sont applicables.

Ce certificat est délivré au nom du Gouvernement Il est valable jusqu'au 19

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 ledit Gouvernement à délivrer le présent certificat.

(Signature.)

II. Dat het onderzoek heeft aangetoond, dat het schip voldoet aan de krachtens het Verdrag opgelegde verplichtingen, voor zooveel betreft :

- 1) De romp, hoofd- en hulpketels en werktuigen;
- 2) De inrichting van en de bijzonderheden met betrekking tot de waterdichte indeeling;
- 3) De volgende indeelingslastlijnen.

Vastgestelde Indeelingslastlijnen zooals zij op het scheepsboord midscheeps zijn gemerkt. (Art. 5 van het Verdrag.)	Uitwatering.	Toe te passen, wanneer de passagiersruimten de volgende, beurtelings voor passagiers of goederen gebruikt wordende afdeelingen omvat.
C. 1		
C. 2		
C. 3		

- 4) De booten, reddingvloten en overige reddingmiddelen plaats bieden voor een totaal aantal (bemanning en passagiers) van personen en niet meer dan deze, te weten :

- booten, plaats biedend voor personen.
- reddingvloten, plaats biedend voor personen.
- drijvende toestellen geschikt om te dragen personen.
- reddingboeien.
- zwemvesten.
- gediplomeerde sloepgasten.

- 5) De radio-telegraafinrichtingen :

	Voorgeschreven volgens de artikelen van het Verdrag.	Feltelijke toestand.
Luisteruren		
Is een goedgekeurd auto-alarmtoestel aanwezig?		
Is een afzonderlijke nood- (reserve-) installatie aanwezig?		
Vereischt minimum aantal radio-telegrafisten		
Aanvullend aantal radio-telegrafisten of luisteraars		
Is een richtingzoeker aanwezig?		

III. Dat in alle andere opzichten het schip aan de voorschriften van het Verdrag voldoet, voor zoover deze bepalingen op dit schip van toepassing zijn.

Dit certificaat is uitgereikt namens de Regeering. Het blijft geldig tot

Uitgereikt te , den

Hier volgt het zegel of de onderteekening van de autoriteit, die belast is met de uitreiking van het certificaat.

(Zegel.)

Indien het document wordt geteekend, moet het volgende worden toegevoegd :

De ondergeteekende verklaart, dat hij door genoemde Regeering bevoegd is gemachtigd dit certificaat uit te reiken.

(Handteekening.)

Modèle de Certificat de Sécurité radiotélégraphique.
CERTIFICAT DE SECURITE RADIOTELEGRAPHIQUE.

(Cachet officiel.)

(Nationalité.)

Délivré en vertu des dispositions
de la Convention Internationale pour la Sauvegarde
de la Vie humaine en Mer, 1929.

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 prescriptions de la Convention internationale précitée en ce qui concerne la Radiotélégraphie :

	Prescriptions des articles de ladite Convention.	Dispositions réalisées à bord.
Heures de veille.		
Y a-t-il un appareil auto-alarme approuvé?		
Y a-t-il une installation de secours indépendante?		
Nombre minimum d'opérateurs		
Opérateurs supplémentaires ou écou- teurs.		
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 déli-
vrer ce certificat.)

(Cachet.)

Si le document est signé, le paragraphe suivant est ajouté :

Le soussigné déclare qu'il est dûment autorisé par ledit Gouver-
nement à délivrer ce certificat.

(Signature.)

Modèle de Certificat de Dispense.

CERTIFICAT DE DISPENSE.

(Cachet officiel.)

(Nationalité.)

Délivré en vertu des dispositions prévues
par la Convention Internationale pour la Sauvegarde
de la Vie Humaine en Mer, 1929.

Nom du Navire.	Numéro ou Lettres distinctifs du Navire.	Port d'immatriculation.	Tonnage brut.

Le Gouvernement

(Nom) certifie

Je, soussigné,

(Nom) certifie

Model van het radio-veiligheidscertificaat.

RADIO-VEILIGHEIDSCERTIFICAAT.

(Officieel zegel.)

(Land.)

Uitgereikt volgens de bepalingen van het
Internationaal Verdrag voor de Beveiliging van Menschenlevens
op Zee, 1929.

Naam van het schip.	Internationaal naamseln.	Haven, waar het schip thuishoort.	Bruto inhoud (registertonnen).

De

(Naam) Regeering verklaart

Ik, ondergetoekende,

(Naam) verklaar

Dat bovenvermeld schip, voor zoover de Radio-Telegrafie betreft,
voldoet aan de voorschriften van het hierboven genoemd Internatio-
naal Verdrag :

	Voorgeschreven volgens de artikelen van het Verdrag.	Feltelijke toestand .
Luissteruren		
Is een goedgekeurd auto-alarmitoestel aanwezig?		
Is een afzonderlijke nood- (reserve-) installatie aanwezig?		
Verischt minimum aantal radio-tele- grafisten		
Aanvullend aantal radio-telegrafisten of luissteren		
Is een richtingzoeker aanwezig?		

Dit certificaat is uitgereikt namens de
Het blijft geldig tot

Regeering.

Uitgereikt te , den

(Hier volgt het zegel of de onderteekening van de autoriteit, die
belast is met de uitreiking van het certificaat.)

(Zegel.)

Indien het document wordt geteekend, moet het volgende worden
toegevoegd :

De ondergeteekende verklaart, dat hij door genoemde Regeering
behoorlijk is gemachtigd dit certificaat uit te reiken.

(Handteekening.)

Model van het certificaat van vrijstelling.

CERTIFICAAT VAN VRIJSTELLING.

(Officieel zegel.)

(Land.)

Uitgereikt volgens de bepalingen van het
Internationaal Verdrag voor de Beveiliging van Menschenlevens
op Zee, 1929.

Naam van het schip.	Internationaal naamseln.	Haven, waar het schip thuishoort.	Bruto inhoud (registertonnen).

De

(Naam) Regeering verklaart

Ik, ondergeteekende,

(Naam) verklaar

Que le navire susvisé est dispensé, en vertu de l'article.....
de la Convention internationale précitée, des prescriptions de (1)
..... de la Convention pour les voyages de
..... à

* Insérer ici *
les conditions,
s'il en existe,
sous lesquelles
le certificat de
dispense est
accordé.

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 ce document est signé, le paragraphe suivant est ajouté :

Le soussigné déclare qu'il est dûment autorisé par ledit Gouvernement à délivrer ce certificat.

(Signature.)

(1) Insérer ici la référence aux Articles et aux Règles en spécifiant les paragraphes.

ANNEXE II.

RÈGLEMENT INTERNATIONAL POUR PRÉVENIR LES ABORDAGES EN MER.

NOTE. — Les textes entre crochets [], repris du règlement existant, sont à supprimer et les textes en italique, à ajouter pour former le règlement modifié proposé.

Préliminaires.

Le présent Règlement devra être suivi par tous les navires dans les hautes mers et dans toutes les eaux attenantes accessibles aux bâtiments de mer.

Dans les Règles ci-après, tout navire à vapeur qui marche à la voile et non à la vapeur doit être considéré comme un navire à voiles, et tout navire qui marche à la vapeur, qu'il porte ou non des voiles, doit être considéré comme un navire à vapeur.

L'expression « navire à vapeur » doit comprendre tout navire mû par une machine.

L'expression « marchant à la vapeur » doit signifier marchant par un moyen mécanique quelconque.

Un navire « fait route » ou « est en marche », dans le sens de ces Règles, lorsqu'il n'est ni à l'ancre, ni amarré à terre, ni échoué.

La longueur d'un navire est celle qui est donnée par son certificat d'inscription ou d'immatriculation.

Règles concernant les feux, etc.

Le mot « visible », dans ces Règles, lorsqu'il s'applique à des feux, veut dire visible par une nuit noire, avec une atmosphère pure.

Article 1^{er}.

Les Règles concernant les feux doivent être observées par tous les temps, du coucher au lever du soleil, et pendant cet intervalle on ne doit montrer aucun autre feu pouvant être pris pour un des feux prescrits ou contrariant la visibilité de ces derniers.

Article 2.

Un navire à vapeur faisant route doit porter :

- a) Au mât de misaine ou en avant de ce mât, ou bien, si le navire n'a pas de mât de misaine, sur la partie avant du navire, [à une hauteur au-dessus du platbord qui ne soit pas inférieure à 6 m. 10, et, si la largeur du navire dépasse 6 m. 10, à une hauteur au-dessus du platbord au moins égale à cette largeur, sans qu'il soit néanmoins nécessaire que cette hauteur au-dessus du platbord dépasse 12 m. 19,] un feu blanc brillant, disposé de

Dat bovenvermeld schip op grond van artikel van het hierboven genoemd Internationaal Verdrag is vrijgesteld van de eischen vervat in (1) van het Verdrag voor de reizen naar

* Hier invullen de voorwaarden, indien deze zijn gesteld, waaronder de vrijstelling is verleend. *

Dit certificaat is uitgereikt namens de Regeering. Het blijft geldig tot

Uitgereikt te , den

(Hier volgt het zegel of de ondertekening van de autoriteit, die belast is met de uitreiking van het certificaat.

(Zegel.)

Indien het document wordt geteekend, moet het volgende worden toegevoegd :

De ondergeteekende verklaart, dat hij door genoemde Regeering behoorlijk is gemachtigd dit certificaat uit te reiken.

(Handtekening.)

(1) Hier invullen de verwijzing naar de Artikelen en de Voorschriften, onder aanduiding van de bedoelde leden.

BIJLAGE II.

INTERNATIONALE BEPALINGEN TER VOORKOMING VAN AANVARINGEN OP ZEE.

NOTA. — De teksten tusschen haakjes [], overgenomen uit het bestaande reglement vullen geschrept, en de teksten in italiek, bijgevoegd voor het vormen van het nieuw voorgestelde reglement.

Inleiding.

De volgende voorschriften gelden voor alle vaartuigen in zee en in alle wateren, die daarmee in verbinding staan en bevaarbaar zijn voor zeeschepen.

Bij de toepassing wordt : ieder stoomvaartuig, hetwelk onder zeil en niet onder stoom is, beschouwd als zeilvaartuig; en elk vaartuig onder stoom, ook al is het tegelijk onder zeil, als stoomvaartuig.

Onder « stoomvaartuig » verstaan, elk vaartuig, voortbewogen door machines.

Met de uitdrukking « onder stoom » bedoeld, elke werkelijke kracht, waardoor het schip wordt voortbewogen.

Een vaartuig als « varende » beschouwd, wanneer het niet ten anker is, noch vastgemaakt is aan den wal, noch aan den grond zit.

De lengte van een vaartuig beschouwd te zijn, die welke is aangegeven in den nationalen meetbrief.

Voorschriften omtrent het voeren van lichten, enz.

De uitdrukking « zichtbaar », in deze Voorschriften ten opzichte van lichten gebezigd, beteekent zichtbaar bij donkeren nacht en helderen dampkring.

Artikel 1.

De voorschriften betreffende de lichten moeten bij elke weersgesteldheid, van zonsondergang tot zonsopkomst worden opgevolgd; gedurende dien tijd mogen geen andere lichten, welke aangezien kunnen worden voor de voorgeschrevene of de zichtbaarheid daarvan verzwakken, getoond worden.

Artikel 2.

Een stoomvaartuig moet, wanneer het varende is, voeren :

- a) Aan of vóór den fokkemast, of bij gebreke van een fokkemast, vóór op het vaartuig, [op een hoogte boven den romp van ten minste 6 meter, en indien het vaartuig meer dan 6 meter breed is, op eene hoogte boven den romp van ten minste die breedte, met dien verstande echter, dat het licht niet hooger boven den romp gevoerd behoeft te worden dan twaalf meter], een helder wit licht, dat zoodanig is ingericht, dat het onafgebroken licht doet

manière à montrer une lumière ininterrompue sur tout le parcours d'un arc de l'horizon de 20 quarts ou rumb du compas, soit 10 quarts ou rumb de chaque côté du navire, c'est-à-dire depuis l'avant jusqu'à 2 quarts sur l'arrière du travers de chaque bord. Ce feu doit être visible d'une distance d'au moins 5 milles.

b) Soit à l'avant, soit à l'arrière du feu blanc prévu au paragraphe a), un deuxième feu blanc de construction et de caractère semblables.

Le deuxième feu blanc n'est pas obligatoire pour les navires d'une longueur inférieure à 45^m75, mais ils peuvent le porter.

c) Ces deux feux blancs devront être placés dans le plan longitudinal ou parallèlement à ce plan, de manière que l'un d'eux soit plus élevé que l'autre d'au moins 4^m57 et dans une position telle que le feu inférieur se trouve sur l'avant du feu supérieur et au-dessus des feux prévus aux paragraphes d) et e) du présent Article. La distance verticale entre ces deux feux devra être moindre que leur distance horizontale. Le feu blanc prévu au paragraphe a) lorsqu'il n'y a qu'un seul feu, ou le feu inférieur lorsque le navire porte deux feux, devra se trouver à une hauteur au-dessus du plat-bord qui ne sera pas inférieure à 6^m10 et, si la largeur dépasse 6^m10, à une hauteur au-dessus du plat-bord au moins égale à cette largeur, sans qu'il soit néanmoins nécessaire que cette hauteur dépasse 12^m19.

[(b)] d) A tribord, un feu vert établi de manière à projeter une lumière ininterrompue sur tout le parcours d'un arc de l'horizon de 10 quarts ou rumb de compas, c'est-à-dire depuis l'avant jusqu'à deux quarts sur l'arrière du travers à tribord. Ce feu doit être visible d'une distance d'au moins 2 milles.

[(c)] e) A bâbord, un feu rouge établi de manière à projeter une lumière ininterrompue sur tout le parcours d'un arc de l'horizon de 10 quarts ou rumb de compas, c'est-à-dire depuis l'avant jusqu'à 2 quarts sur l'arrière du travers à bâbord. Ce feu doit être visible d'une distance d'au moins 2 milles.

[(d)] f) Lesdits feux de côté vert et rouge doivent être munis, du côté du bâtiment, d'écrans s'avancant au moins de 0^m91 en avant du feu, de telle sorte que leur lumière ne puisse pas être aperçue de tribord devant pour le feu rouge et de bâbord devant pour le feu vert.

[(e)] Un navire à vapeur faisant route peut porter un feu blanc additionnel de même construction que le feu mentionné au paragraphe a). Ces deux feux devront être placés dans le plan longitudinal, de manière que l'un soit plus élevé que l'autre d'au moins 4 m. 57, et dans une position telle, l'un par rapport l'autre, que le feu inférieur soit sur l'avant du feu supérieur. La distance verticale entre ces feux devra être moindre que leur distance horizontale.]

Sur les navires de guerre d'une construction spéciale, à bord desquels il n'est pas possible de se conformer exactement à toutes les prescriptions du présent Article en ce qui concerne l'emplacement des feux ou la distance à laquelle ils doivent être visibles, on appliquera les présentes Règles aussi exactement qu'il sera possible de le faire.

Article 3.

Tout navire à vapeur remorquant un autre navire doit porter, outre ses feux de côté, deux feux blancs brillants placés verticalement à 1 m. 83 au moins l'un de l'autre et, lorsqu'il remorque plus d'un navire, il doit porter un feu blanc brillant additionnel à 1 m. 83 au-dessus ou au-dessous des deux feux précédents, si la longueur de la remorque, mesurée entre l'arrière du remorqueur et l'arrière du dernier navire remorqué, dépasse 183m.

Chacun de ces feux doit être de même construction et de même caractère que le feu blanc mentionné à l'Article 2, a), [à l'exception du feu additionnel qui peut être] l'un d'eux sera placé dans la même position que ce dernier feu et le feu inférieur devra se trouver à une hauteur d'au moins 4 m. 27 au-dessus du plat-bord.

[Le remorqueur peut]. Le navire remorquant et les navires remorqués, à l'exception du dernier, peuvent porter, au lieu du feu prévu à l'Article 10, en arrière de la cheminée ou du mât de l'arrière, un petit feu blanc sur lequel gouvernent les bâtiments remorqués, mais ce feu ne doit pas être visible sur l'avant du travers du remorqueur.

Article 4.

a) Un navire qui, [pour une cause accidentelle], n'est pas maître de sa manœuvre, doit pendant la nuit porter [à la même hauteur que le feu blanc mentionné à l'article 2, a)], à l'endroit où ils seront le plus apparents, et, si ce navire est à vapeur, au lieu des feux prescrits à

schijnen over een boog van den horizon van 20 kompasstreken en zoodanig is geplaatst, dat het licht werpt over 10 kompasstreken ter weerszijden van het vaartuig, te weten van recht vooruit tot 2 streken achterlijker dan dwars aan elke zijde. Dit licht moet op een afstand van ten minste 5 zeemijlen zichtbaar zijn.

b) Vóór of achter het witte licht, genoemd sub a), een tweede wit licht van dezelfde inrichting en lichtsterkte als het eerste.

Vaartuigen met een lengte kleiner dan 45^m75 zijn niet verplicht dit tweede witte licht te voeren, maar zij mogen zulks wel doen.

c) Deze twee witte lichten moeten zoodanig in ééne richting met de kiel geplaatst worden, dat het eene ten minste 4^m57 hooger is dan het andere en zoodanig ten opzichte van elkander, dat het lagere licht vóór het hoogere en hooger dan de in artikel 2, d) en e), genoemde lichten is geplaatst. De verticale afstand tusschen de twee witte lichten moet kleiner zijn dan de horizontale. Het laagste dezer twee witte lichten of, indien er slechts één gevoerd wordt, dat eene licht, moet geplaatst worden op eene hoogte boven den romp van ten minste 6^m10 en indien de breedte van het vaartuig meer dan 6^m10 is, op eene hoogte boven den romp van ten minste die breedte, met dien verstande echter, dat het licht niet hooger dan 12^m19 boven den romp gevoerd behoefte te worden.

[(b)] d) Aan stuurboordszijde een groen licht, zoodanig ingericht, dat het een onafgebroken licht doet schijnen over een boog van den horizon van 10 kompasstreken, en zoodanig geplaatst, dat het licht werpt van recht vooruit tot twee streken achterlijker dan dwars aan die zijde. Het licht moet op een afstand van ten minste 2 zeemijlen zichtbaar zijn.

[(c)] e) Aan bakboordszijde een rood licht, zoodanig ingericht dat het een onafgebroken licht doet schijnen over een boog van den horizon van 10 kompasstreken, en zoodanig geplaatst, dat het licht werpt van recht vooruit tot twee streken achterlijker dan dwars aan die zijde. Het licht moet op een afstand van ten minste 2 zeemijlen zichtbaar zijn.

[(d)] f) De genoemde groene en roode zijdelichten moeten aan de binnenzijde voorzien zijn van schermen, welke tot op een afstand van ten minste 0^m91 van het voorvlak van de lantaarn naar voren doorlopen en zoo gesteld zijn, dat zij beletten, dat het bakboords- of roode licht aan stuurboordszijde en het stuurboords- of groene licht aan bakboordszijde gezien wordt.

[(e)] Een stoomvaartuig, dat varende is, mag bovendien een tweede wit licht voeren, van dezelfde inrichting als het onder a) genoemde. Deze twee lichten moeten zoodanig in ééne richting met de kiel worden geplaatst, dat het eene ten minste 4 ½ meter hooger is dan het andere, en in zoodanige onderlinge positie, dat het lagere licht vóór het hoogere is geplaatst. De verticale afstand tusschen deze twee lichten moet kleiner zijn dan de horizontale.]

Op oorlogvaartuigen van bijzondere constructie, aan boord waarvan het niet mogelijk is ten volle de voorschriften van dit artikel op te volgen, moet, wat betreft de plaatsing der lichten of den afstand, waarop zij moeten kunnen worden gezien, zoo goed de omstandigheden dit mogelijk maken, aan deze voorschriften worden voldaan.

Artikel 3.

Een stoomvaartuig, en ander vaartuig sleepende, moet behalve zijn zijdelichten twee heldere witte lichten loodrecht boven elkander voeren, met ten minste 1^m83 tusschenruimte, en indien het meer dan één vaartuig sleept en de lengte van den sleep, gerekend van het hek van het vaartuig dat sleept, tot het hek van het achterste gesleepte vaartuig, meer dan 183 meter bedraagt, moet het een derde helder wit licht voeren, 1^m83 boven of beneden de reeds genoemde lichten. Elk dezer lichten moet van gelijke inrichting en sterkte zijn en één daarvan geplaatst zijn als het witte licht, genoemd in artikel 2, a), [met uitzondering van het derde licht, hetwelk] en het laagste licht moet gevoerd worden op een hoogte van ten minste 4^m27 boven den romp.

Ten behoeve van het sturen [op het gesleept wordende vaartuig] mag [het sleepende stoomvaartuig] het sleepende vaartuig en mogen de gesleept wordende vaartuigen, met uitzondering van het laatste vaartuig, in plaats van het licht, voorgeschreven in artikel 10, een klein wit licht voeren achter den schoorsteen of den achtersten mast, doch dit licht mag niet voorlijker dan dwars zichtbaar zijn.

Artikel 4.

a) Een vaartuig, waarmede [ten gevolge van eenig ongeval] niet gemanoeuvreed kan worden, moet [op dezelfde hoogte als het in artikel 2 a) genoemde witte licht], daar, waar zulks het best gezien kan worden, en wanneer het een stoomvaartuig is, in

L'Article 2, a) et b), deux feux rouges disposés verticalement à une distance l'un de l'autre d'au moins 1 m. 83 et placés de telle sorte que le feu inférieur ne se trouve pas à moins de 4 m. 27 au-dessus du platbord. Ils devront être d'une intensité suffisante pour être visibles d'une distance d'au moins 2 milles; pendant le jour, ce même navire devra porter, sur une ligne verticale à 1 m. 83 au moins de distance l'un de l'autre, dans l'endroit où ils seront les plus apparents, deux ballons ou marques noirs de 0 m. 61 de diamètre chacun;

b) Un navire employé à poser ou à relever un câble [télégraphique] sous-marin doit porter, [dans la même position que le feu blanc mentionné à l'Article 2, a) et, si c'est un navire à vapeur à la place assignée à ce feu] au lieu des feux prescrits à l'Article 2, a) et b), trois feux placés sur une ligne verticale à 1 m. 83 au moins l'un de l'autre, de telle sorte que le plus bas de ces trois feux ne soit pas situé à moins de 4 m. 27 au-dessus du platbord. Le feu supérieur et le feu inférieur seront rouges, le feu du milieu blanc. Ils auront une intensité suffisante pour être visibles sur tout l'horizon d'une distance d'au moins 2 milles. De jour il devra porter, sur une même ligne verticale, à 1 m. 83 au moins l'un de l'autre, et placées dans l'endroit le plus apparent, trois marques de 0 m. 61 au moins de diamètre chacune, dont la plus haute et la plus basse seront de forme sphérique et de couleur rouge, celle du milieu de forme biconique et de couleur blanche;

c) Les navires dont il est question dans le présent Article ne porteront pas de feux de côté quand ils n'ont aucun sillage, mais ils devront en avoir s'ils ont de l'érré;

d) Les feux et les marques de jour prescrits par le présent Article doivent être regardés par les autres navires comme des signaux indiquant que le bâtiment qui les montre n'est pas maître de sa manœuvre et ne peut, par conséquent, s'écarter de la route.

Ces signaux ne sont pas des signaux de navire en détresse et demandant assistance. Ces derniers signaux sont spécifiés à l'article 31.

Article 5.

Tout navire à voile qui fait route et tout navire remorqué doivent porter les feux prescrits à l'Article 2 pour un navire à vapeur faisant route à l'exception des feux blancs mentionnés dans ledit Article, qu'ils ne doivent jamais porter.

Article 6.

Toutes les fois que les feux de côté, vert et rouge, ne peuvent être fixés à leur poste, comme cela a lieu à bord de petits bâtiments faisant route par mauvais temps, ces feux doivent être tenus sous la main, allumés et prêts à être montrés; si l'on s'approche d'un autre bâtiment ou si l'on en voit un qui s'approche, on doit montrer ces feux à leur bord respectif suffisamment à temps pour prévenir la collision, de telle sorte qu'ils soient bien apparents et que le feu vert ne puisse pas être aperçu de bâbord, ni le feu rouge de tribord, et, s'il est possible, de telle sorte qu'ils ne puissent être vus au delà de 2 quarts sur l'arrière du travers de leur bord respectif.

Afin de rendre plus facile et plus sûr l'emploi de ces feux portatifs, les fanaux doivent être peints extérieurement de la couleur du feu qu'ils contiennent respectivement et doivent être munis d'écrans convenables.

Article 7.

Les navires à vapeur de moins de 40 tonneaux de jauge brute et les navires marchant à l'aviron ou à la voile de moins de 20 tonneaux de jauge brute, ainsi que les embarcations à l'aviron, lorsqu'ils font route, ne sont pas astreints à porter les feux mentionnés à l'Article 2, [a), b) et c)]; mais, s'ils ne les portent pas, ils doivent être pourvus des feux suivants :

1. Les navires à vapeur de moins de 40 tonneaux doivent porter :

a) Sur la partie avant du navire, soit sur la cheminée, soit en avant de celle-ci, à l'endroit où il sera le plus apparent et à 2^m75 au moins au-dessus du platbord, un feu blanc brillant construit et fixé comme il est prescrit à l'article 2, a), et d'une intensité suffisante pour être visible d'une distance d'au moins [2] 3 milles;

b) Des feux de côté, vert et rouge, construits et fixés comme il est prescrit à l'article 2, [b) et c)] d) et e), et d'une intensité suffisante pour être visibles d'une distance d'au moins 1 mille, ou un fanal combiné pour montrer un feu vert et un feu rouge depuis l'avant jusqu'à 2 quarts sur l'arrière du travers de leur bord respectif. Ce fanal ne doit pas être placé à moins de 0^m91 au-dessus du feu blanc.

2. Les petits navires à vapeur, tels que les embarcations que portent les bâtiments de mer, peuvent placer le feu blanc à moins de 2^m74 au-dessus du plat-bord, mais ce feu doit être au-dessus des feux de côté ou du fanal combiné mentionné au paragraphe 1, b).

plaats van [dit licht] de lichten voorgeschreven in artikel 2 a) en b), twee roode lichten voeren loodrecht boven elkander, met ten minste 1^m83 tusschenruimte, zoodanig geplaatst, dat het laagste licht zich ten minste 4^m27 boven den romp bevindt, en die van zoodanige inrichting en sterkte zijn, dat zij over den geheelen horizon zichtbaar zijn op een afstand van ten minste 2 zeemijlen. Bij dag moet zoodanig vaartuig, daar waar zulks het best gezien kan worden, twee zwarte ballen of figuren voeren, elk 0^m61 meter in de middellijn, loodrecht boven elkander met een tusschenruimte van ten minste 1^m83.

b) Een vaartuig, bezig met het leggen of lichten van eene [telegraaf] onderzeesche kabel, moet, [ter plaatse van het in artikel 2 a) bedoelde witte licht, en, wanneer het een stoomvaartuig is] in plaats van [dat licht] de lichten, voorgeschreven in artikel 2 a) en b), drie lichten voeren, loodrecht boven elkander met eene onderlinge tusschenruimte van ten minste 1^m83 en zoodanig geplaatst, dat het laagste licht zich ten minste 4^m27 boven den romp bevindt. Het hoogste en laagste van deze lichten moet rood en het middelste wit zijn; zij moeten zoodanig zijn, dat zij over den geheelen horizon zichtbaar zijn op een afstand van ten minste 2 zeemijlen.

Bij dag moet zoodanig vaartuig, daar waar zij het best gezien kunnen worden, drie figuren van ten minste 0^m61 middellijn, loodrecht boven elkander en met eene onderlinge tusschenruimte van ten minste 1^m83 voeren. De bovenste en onderste dezer figuren moeten bolvormig en rood van kleur, de middelste ruitvormig en wit van kleur zijn.

c) De vaartuigen, waarover in dit artikel gehandeld wordt, mogen, wanneer zij geen vaart loopen, de zijdelichten niet voeren, maar moeten die lichten voeren wanneer zij vaart loopen.

d) De lichten en figuren bij dit artikel voorgeschreven, zijn voor andere vaartuigen het teeken, dat het vaartuig dat ze voert, niet kan manœuvreren en dus niet uit den weg kan gaan.

Deze signalen zijn niet die, welke gedaan moeten worden, wanneer vaartuigen in nood verkeer en hulp noodig hebben. Laatstebedoelde zijn vermeld in artikel 31.

Artikel 5.

Een zeilvaartuig dat varende is, en elk vaartuig hetwelk gesleept wordt, moet dezelfde lichten voeren, welke in artikel 2 voor een stoomvaartuig, dat varende is, zijn voorgeschreven, met uitzondering van de in dat artikel genoemde witte lichten, welke het nimmer mag voeren.

Artikel 6.

Wanneer, zooals dit bij slecht weder op kleine vaartuigen, die varende zijn, kan voorkomen, de groene en roode zijdelichten niet vastgezet kunnen worden, moeten deze lichten aangestoken en klaar tot gebruik bij de hand worden gehouden en, indien een ander vaartuig nadert, of indien het zelf in de nabijheid van een ander vaartuig komt, aan hunne respectieve zijden, tijdig genoeg om aanvaring te voorkomen, getoond worden op zoodanige wijze, dat zij het best zichtbaar zijn; het groene licht mag niet aan bakboord, het roode niet aan stuurboord, en beide lichten mogen aan hunne respectieve zijden zooveel doenlijk niet meer dan twee streken achterlijker dan dwars, zichtbaar zijn.

Om het gebruik dezer draagbare lichten zoo zeker mogelijk te maken, moet elke lantaarn uitwendig geverfd zijn met de kleur van het licht, dat zij doet schijnen en bovendien voorzien zijn van een doelmatig scherm.

Artikel 7.

Van stoomvaartuigen van minder dan 40 en van vaartuigen, voortbewogen door middel van riemen of zeilen, van minder dan 20 ton brutto inhoud, en roelbooten, wordt, wanneer zij varende zijn, niet [verplicht] vereischt, dat zij de lichten voeren in artikel 2 [a), b), c)] vermeld; zij moeten echter, wanneer zij die lichten niet voeren, voorzien zijn van de volgende lichten :

1. Stoomvaartuigen van minder dan 40 ton moeten voeren :

a) Vóór op het vaartuig, aan of voor den schoorsteen, waar dit het best gezien kan worden en op een hoogte boven het potdeksel van ten minste 2^m75, een helder wit licht, ingericht en geplaatst op de wijze als voorgeschreven in artikel 2 a) en van zoodanige sterkte, dat het zichtbaar is op een afstand van ten minste 2 3 zeemijlen.

b) Groene en roode zijdelichten, ingericht en geplaatst als voorgeschreven in artikel 2 [b) en c)], d) en e) en van zoodanige sterkte, dat zij zichtbaar zijn op een afstand van ten minste 1 zeemijl, of een samengestelde lantaarn, toonende aan de daarvoor aangewezen zijden van het vaartuig groen en rood licht, van recht vooruit tot 2 streken achterlijker dan dwars. Deze lantaarn moet ten minste 0^m91 beneden het witte licht gevoerd worden.

2. Stoomsloepen, zooals die aan boord van zeeschepen gevoerd worden, mogen het witte licht op minder dan 2^m74 boven het potdeksel voeren, doch in elk geval boven de onder 1 b) bedoelde zijdelichten of samengestelde lantaarn.

3. Les petits navires à l'aviron ou à la voile, de moins de 20 tonnes, s'ils ne portent pas les feux de côté doivent [avoir prêt sous la main], porter, à l'endroit où il sera le plus apparent, un fanal [muni d'une glace verte d'un côté, et d'une glace rouge de l'autre côté, et s'ils s'approchent d'un autre navire ou s'ils en voient un s'approcher, ils doivent montrer ce fanal assez à temps pour prévenir une collision], montrant un feu vert d'un côté et un feu rouge de l'autre côté d'une intensité suffisante pour être visibles d'une distance d'au moins 1 mille et de telle sorte que le feu vert ne puisse être aperçu de bâbord ni le feu rouge de tribord. Toutefois, s'il n'est pas possible de fixer ce fanal il devra être maintenu allumé, tenu prêt, sous la main, et montré assez à temps pour prévenir une collision.

4. Les petites embarcations à rames, lorsqu'elles marchent à l'aviron ou à la voile, [doivent] ne sont soumises qu'à l'obligation d'avoir, prêt sous la main, un fanal blanc, qui sera montré temporairement assez à temps pour prévenir une collision.

Les navires dont il est question dans cet article ne sont pas obligés de porter les feux prescrits par l'article 4, a), et par l'article 11, dernier paragraphe.

Article 8.

Les bateaux-pilotes à voiles, quand ils sont à leurs stations en service de pilotage et lorsqu'ils ne sont pas mouillés, ne doivent pas montrer les feux exigés des autres navires; ils doivent porter en tête de mât un feu blanc visible tout autour de l'horizon, à une distance de 3 milles au moins, et montrer aussi un ou plusieurs feux provisoires d'une nature quelconque (flare-up lights) à de courts intervalles, ne dépassant jamais [15] 10 minutes.

S'ils s'approchent d'un autre navire ou s'ils en voient un s'approcher, ils doivent avoir leurs feux de côté allumés, prêts à servir et les démasquer et remasquer à de courts intervalles, pour indiquer la direction de leur cap; mais le feu vert ne doit pas paraître du côté de bâbord, ni le feu rouge du côté de tribord.

Un bateau-pilote à voile, de la catégorie de ceux qui sont obligés d'accoster un navire pour mettre un pilote à bord, peut montrer le feu blanc au lieu de le porter en tête de mât et peut, au lieu des feux de [couleurs] côté susmentionnés, avoir sous la main, prêt à servir, un fanal muni d'une glace verte d'un côté, et d'une glace rouge de l'autre côté, pour l'employer comme il est dit plus haut.

Un bateau-pilote à vapeur [exclusivement employé au service de pilotes patentés ou autorisés par toute autorité de pilotage ou comité d'un district de pilotage], doit, lorsqu'il est à sa station en service de pilotage, mais non au mouillage, porter, en plus des feux et des « flare-up lights » exigés pour tous les bateaux-pilotes à voiles, à 2^m40 au-dessous du feu blanc de tête de mât, un feu rouge visible tout autour de l'horizon d'une distance d'au moins [2] 3 milles [par nuit noire mais atmosphère claire] il doit aussi porter les feux de côté exigés pour les navires en marche.

Tous les bateaux-pilotes en service à leurs stations de pilotage, et lorsqu'ils sont mouillés, doivent porter les feux et montrer les « flare-up lights » ci-dessus prescrits à l'exception des feux de côté qu'ils ne doivent pas montrer.

Les bateaux-pilotes, lorsqu'ils ne sont pas à leurs stations en service de pilotage, doivent porter des feux semblables à ceux des autres navires de leur catégorie et de leur tonnage.

[Lorsqu'il est à sa station en service de pilotage, mais au mouillage, il doit porter en plus des feux exigés pour tous les bateaux-pilotes, le feu rouge mentionné ci-dessus, mais non les feux de couleur de côté].

[Les bateaux-pilotes, lorsqu'ils ne sont pas à leur station en service de pilotage, doivent porter des feux semblables à ceux des autres navires de leur tonnage].

Article 9 (1) (2).

Les bateaux et embarcations de pêche, sauf dans les cas visés ci-dessous, sont tenus de porter ou de montrer, lorsqu'ils sont en marche, les feux réglementaires pour les navires de leur tonnage en marche.

a) Les bateaux découverts (c'est-à-dire ceux qu'un pont continu ne protège pas de la mer) qui, pendant la durée de la pêche de nuit,

(1) Cet article ne s'applique pas aux navires chinois ou siamois.

(2) L'expression « Mer Méditerranée » employée dans les paragraphes b) et c) de cet article comprend la Mer Noire et les mers intérieures adjacentes communiquant avec elle.

3. Vaartuigen, welke worden voortbewogen door middel van riemen of zeilen, van minder dan 20 ton bruto inhoud, moeten [aangestoken gereed houden], wanneer zij de zijdelichten niet voeren, waar deze het best gezien kan worden, een lantaarn voeren, toonende [met] een groen [glas] licht aan de eene en een rood [glas] licht aan de andere zijde. [Deze lantaarn moet, indien een ander vaartuig naderd of indien het zelf in de nabijheid van een ander vaartuig komt, tijdig genoeg om aanvaring te voorkomen, getoond worden, zoodanig], van zoodanige sterkte, dat zij zichtbaar zijn op een afstand van ten minste 1 zeemijl, en zoodanig geplaatst, dat noch het groene licht aan bakboordszijde, noch het roode aan stuurboordszijde, gezien kan worden. Indien het echter niet mogelijk is deze lantaarn vast te zetten, moet zij aangestoken gereed worden gehouden en tijdig genoeg worden getoond, om aanvaring te voorkomen.

4. Kleine roeibootten, hetzij daarmee geroeid of gezeild wordt, kunnen volstaan met het gereed houden van een aangestoken wit licht gevende lantaarn, welke nu en dan, doch tijdig genoeg, om aanvaring te voorkomen, getoond moet worden. De in dit artikel bedoelde vaartuigen behoeven de in artikel 4, a) en in artikel 11, laatste zinsnede, voorgeschreven lichten niet te voeren.

Artikel 8.

Zeilloodsvaartuigen op hun kruisstation zijnde en niet ten anker liggende, voeren, zoolang er loodsdienst verricht kan worden, in plaats van de lichten, voor andere schepen voorgeschreven, aan den top van de mast een helder wit licht, dat rondom op een afstand van ten minste 3 zeemijlen zichtbaar is; bovendien moeten zij bij korte tusschenpoelen van niet langer dan [15] 10 minuten een stakellicht (flare-up light) of meer zoodanige lichten toonen.

Wanneer zij op korten afstand andere vaartuigen naderen of door andere vaartuigen genaderd worden, moeten zij de aangestoken en tot gebruik gereed zijnde zijdelichten bij korte tusschenpoelen toonen, om de richting aan te geven, waarin zij sturen, het groene licht mag evenwel niet aan bakboordszijde en het roode licht niet aan stuurboordszijde zichtbaar zijn.

Zeilloodsvaartuigen, die langzij van een vaartuig moeten gaan om een loods af te geven, mogen het witte licht toonen, in plaats van het aan den top van den mast te voeren en mogen in plaats van de bovengenoemde [gekleurde] zijdelichten een lantaarn tot gebruik gereed houden met een groen glas aan de eene en een rood glas aan de andere zijde, om die te gebruiken als voor de zijdelichten boven bepaald.

Stoomloodsvaartuigen [ten gebuiken van de door bevoegde autoriteiten aangestelde loodsen, moeten], op hun kruisstation zijnde en niet ten anker liggende, moeten, zoolang er loodsdienst verricht kan worden behalve de lichten en stakellichten als voor [alle loodsvaartuigen] zeilloodsvaartuigen zijn voorgeschreven, op een afstand van 2^m40 onder het in het eerste lid van dit artikel genoemde witte licht een rood licht voeren, dat rondom en ten minste op [2] 3 zeemijlen zichtbaar moet zijn; zij voeren bovendien de voor varende schepen voorgeschreven zijdelichten.

Alle loodsvaartuigen, loodsdienst kunnende verrichten en op hunne kruisstations ten anker liggende, voeren de lichten en toonen de stakellichten, als boven is voorgeschreven, met uitzondering van de zijdelichten, welke niet gevoerd of getoond mogen worden.

Wanneer zij geen loodsdienst verrichten op hunne kruisstations, moeten zij dezelfde lichten voeren als andere vaartuigen van hunne soort en tonnenmaat.

[Stoomloodsvaartuigen op hun kruisstation ten anker liggende en loodsdienst kunnende verrichten, voeren behalve de lichten voor alle loodsvaartuigen voorgeschreven, het roode licht, doch niet de gekleurde zijdelichten.]

[Loodsvaartuigen niet op hun kruisstation vertoevende of aldaar zijnde, geen loodsdienst kunnende verrichten, moeten dezelfde lichten voeren als andere vaartuigen van hun tonnenmaat.]

Artikel 9 (1) (2).

Visschersvaartuigen en -booten, welke varende zijn, moeten buiten de gevallen, waarin zij ingevolge dit artikel de hieronder vermelde bijzondere lichten moeten voeren of toonen, de gewone lichten voeren of toonen, welke voor vaartuigen van hunne tonnenmaat, welke varende zijn, zijn voorgeschreven.

a) Open booten, waaronder zij te verstaan booten, welke niet door een doorlopend dek tegen het binnendringen van zeewater zijn

(1) Dit artikel geldt niet voor Chineesche of Siameesche vaartuigen.

(2) Tot de « Middellandsche Zee » waarover in lid b) en c) van dit artikel gesproken wordt, moeten ook gerekend worden de Zwarte Zee en de andere binnenzeeën, die er mee in verbinding staan.

portent un appareil immergé ne s'étendant pas à plus de 45^m72, distance horizontale comptée à partir du bateau, sont tenus de porter un feu blanc visible sur tout l'horizon.

Les bateaux découverts, lorsqu'ils pêchent de nuit, avec un appareil immergé qui déborde et s'étend à plus de 45^m72, compté à partir du bateau et horizontalement, doivent porter un feu blanc visible sur tout l'horizon et, de plus, lorsqu'ils s'approchent d'un bâtiment ou lorsqu'ils sont rejoints par un navire, doivent montrer un deuxième feu blanc à au moins 0^m91 au-dessous du premier feu et à une distance horizontale d'au moins 1^m50 en dehors de ce feu et dans la direction où l'appareil qui déborde est amarré à bord.

Les feux indiqués au présent paragraphe doivent avoir une intensité suffisante pour être visibles d'une distance de 2 milles au moins.

(1) b) Les bateaux et embarcations, à l'exception des bateaux découverts définis dans le paragraphe a), lorsqu'ils pêchent avec des filets dérivants, doivent, tant que les filets sont dans l'eau totalement ou en partie, porter deux feux blancs aux endroits où ils peuvent être le plus visibles. Ces feux doivent être placés à une distance verticale l'un de l'autre de 1^m80 au moins, et de 4^m50 au plus et à une distance horizontale, dans le sens de la longueur du bateau, de 1^m50 au moins et de 3 mètres au plus. Le feu inférieur devra être dans la direction des filets et l'ensemble de deux feux devra être visible sur tout l'horizon d'une distance d'au moins 3 milles.

Dans la Méditerranée et dans les mers bordant les côtes du Japon et de la Corée (2) les voiliers de pêche de moins de 20 tonneaux de jauge brute ne seront pas tenus de porter le dernier des feux ci-dessus (feu inférieur); mais s'ils ne le portent pas, ils seront tenus de montrer dans la même position (dans la direction du filer ou de l'appareil) un feu blanc visible d'au moins 1 mille à l'approche d'un autre bâtiment.

c) Les bateaux et embarcations, à l'exception des bateaux découverts tels qu'ils sont définis dans le paragraphe a), lorsqu'ils pêchent à la ligne avec leurs lignes dehors et amarrées, ou lorsqu'ils halent leurs lignes et lorsqu'ils ne sont pas au mouillage ou stationnaires (voir paragraphe h), doivent porter les mêmes feux que les bateaux qui pêchent avec des filets dérivants. Lorsqu'ils élongent leurs lignes ou s'ils pêchent avec des lignes traînantes, ils sont tenus de porter les feux prescrits suivant le cas, pour les vapeurs ou les voiliers en marche.

Dans la Méditerranée et dans les mers bordant les côtes du Japon et de la Corée (2), les voiliers de moins de 20 tonneaux de jauge brute ne sont pas tenus de porter le dernier des feux ci-dessus (feu inférieur), mais s'ils ne le portent pas, ils doivent montrer dans la même position (dans la direction des lignes) un feu blanc visible d'au moins 1 mille à l'approche d'un autre navire.

d) Les bateaux occupés à chaluter, c'est-à-dire à draguer le fond avec un appareil, doivent :

1. S'ils sont à vapeur, porter, dans la même position que le feu blanc mentionné dans l'article 2, a) un fanal tricolore disposé de manière à montrer un feu blanc depuis l'avant jusqu'aux deux quarts de chaque bord, et un feu vert par tribord, ainsi qu'un feu rouge par bâbord, visibles l'un et l'autre à partir de deux quarts de l'avant jusqu'à deux quarts sur l'arrière du navire. Ils doivent porter, de plus à 1^m80 au moins et à 3^m60 au plus, au-dessous du fanal tricolore, un feu blanc, montrant une lumière claire, uniforme et ininterrompue sur tout l'horizon.

2. S'ils sont à voiles, porter un fanal disposé de manière à montrer une lumière blanche, claire, uniforme et ininterrompue

(1) Les navires et embarcations des Pays-Bas pêchant à la ligne à main (« Kol »), montreront les feux prescrits pour les navires pêchant avec les filets dérivants.

(2) De même en ce qui concerne les navires russes dans les mers baignant les côtes russes, à l'exception de la Baltique.

beschermd, moeten, wanneer zij bezig zijn met de uitoefening van visserij en daarbij hun vischtuig niet over meer dan 45,72 meter in horizontale richting, gerekend van het vaartuig, in zee hebben uitstaan, een helder wit licht voeren, dat rondom zichtbaar is.

Open booten, welke des nachts visschende zijn en daarbij hun vischtuig over meer dan 45,72 meter in horizontale richting, gerekend van het vaartuig, in zee hebben uitstaan, moeten een helder wit licht voeren, dat rondom zichtbaar is, en behalve dit, wanneer zij andere vaartuigen naderen of andere vaartuigen in hunne nabijheid komen, een tweede helder wit licht toonen, ten minste 0,91 meter beneden het eerste licht en op een horizontalen afstand van ten minste 1,50 meter van dit licht verwijderd in de richting van het uitstaande vischtuig. Deze lichten moeten op een afstand van ten minste 2 zeemijlen zichtbaar zijn.

(1) b) Vaartuigen en booten, met uitzondering van open booten als bedoeld onder a), bezig met de uitoefening van de drijfnetvisserij, moeten, zoolang de netten in hun geheel of gedeeltelijk te water zijn, twee helder witte lichten voeren ter plaatse, waar deze het best gezien kunnen worden. Deze lichten moeten zoodanig zijn geplaatst, dat de verticale afstand tusschen beide niet minder dan 1,80 meter en niet meer dan 4,50 meter bedraagt, terwijl de horizontale afstand tusschen beide, gemeten in de richting van de kiel, niet minder dan 1,50 meter en niet meer dan 3 meter mag bedragen.

Het laagste van deze lichten moet zijn geplaatst in de richting van het uitstaande vischtuig en beide lichten moeten zoodanig ingericht zijn, dat zij over den geheelen horizon zichtbaar zijn op een afstand van ten minste 3 zeemijlen.

In de Middellandsche Zee en in de zeeën, welke de kusten van Japan en Korea (2) begrenzen, zijn zeilvisschersvaartuigen van minder dan 20 ton bruto inhoud niet verplicht het laagste van deze twee lichten te voeren, met dien verstande echter, dat zij, wanneer zij dat licht niet voeren, op de voor dat licht hierboven aangewezen plaats (in de richting van het net of vischtuig) een helder wit licht moeten toonen, dat op een afstand van ten minste één zeemijl zichtbaar is, zoo dikwijls zij ander vaartuigen naderen of andere vaartuigen in hunne nabijheid komen.

c) Vaartuigen en booten, met uitzondering van open booten, als bedoeld onder a) bezig met de uitoefening van de beugvisserij, moeten, terwijl zij de beug hebben uitstaan en daar aan op speellijn verbonden zijn, of haar inhalen, en niet voor anker liggen of met hun vischtuig vastliggen op de wijze, als bedoeld onder h), dezelfde lichten voeren als voor vaartuigen, welke bezig zijn met de uitoefening van de drijfnetvisserij, zijn voorgeschreven. Wanneer zij de beug schieten of met achter zich siepende makreellijnen visschende zijn, moeten zij — overeenkomstig hun voortsluwingsvermogen — de lichten voeren, welke voor stoomvaartuigen en zeilvaartuigen, welke varende zijn, zijn voorgeschreven.

In de Middellandsche Zee en in de zeeën, welke de kusten van Japan en Korea (2) begrenzen, zijn zeilvisschersvaartuigen van minder dan 20 ton bruto inhoud niet verplicht het laagste van deze twee lichten te voeren, met dien verstande echter, dat zij, wanneer zij dat licht niet voeren, op de voor dat licht hierboven aangewezen plaats (in de richting van de beug) een helder wit licht moeten toonen, dat op een afstand van ten minste één zeemijl zichtbaar is, zoo dikwijls zij andere vaartuigen naderen of andere vaartuigen in hunne nabijheid komen.

d) Vaartuigen, welke bezig zijn te visschen met de korte of het schrobnet, waaronder wordt verstaan het sleepen van een vischtuig over den bodem der zee, moeten voeren :

1. Wanneer het stoomvaartuigen zijn, op dezelfde plaats als hierboven in artikel 2 onder a) voor het daar bedoelde witte licht is voorgeschreven, eene driekleurige lantaarn, welke zoodanig moet zijn samengesteld en bevestigd, dat zij onafgebroken doet schijnen : een helder wit licht over een boog van den horizon van recht vooruit tot 2 streken aan elke zijde; een groen licht aan stuurboordszijde over een boog van den horizon van 2 streken van voren tot 2 streken achterlijker dan dwars; een rood licht aan bakboordszijde over een boog van den horizon van 2 streken van voren tot 2 streken achterlijker dan dwars, en voorts ten minste 1,80 meter en ten hoogste tot 3,60 meter beneden de driekleurige lantaarn een wit licht in eene lantaarn, welke zoodanig moet zijn ingericht, dat zij een helder, gelijkmatig en onafgebroken licht over den geheelen horizon doet schijnen;

2. Wanneer het zeilvaartuigen zijn, eene lantaarn welke zoodanig moet zijn ingericht, dat zij onafgebroken een helder wit

(1) Nederlandsche vaartuigen en booten, welke bezig zijn met de uitoefening van de kolvisserij, moeten dezelfde lichten voeren als voor vaartuigen, welke bezig zijn met de uitoefening van de drijfnetvisserij, zijn voorgeschreven.

(2) Ook voor zoover Russische schepen betreft in de zeeën (met uitzondering van de Oostzee), welke de kusten van Rusland begrenzen.

sur tout l'horizon. Ils doivent aussi, à l'approche d'un autre bâtiment, montrer dans l'endroit où elle sera le mieux visible une flamme (« flare-up light »), ou une torche, assez à temps pour éviter un abordage.

Tous les feux mentionnés dans le paragraphe d), 1 et 2, doivent être visibles d'au moins 2 milles.

c) Les dragueurs d'huîtres et autres bateaux pêchant avec des filets de drague doivent porter et montrer les mêmes feux que les chalutiers.

f) Les bateaux et embarcations de pêche peuvent, en tout temps, montrer une flamme (« flare-up ») en plus des feux que le présent article les oblige à porter ou à montrer; ils peuvent aussi employer des feux de travail (« working lights »).

g) Tout bateau de pêche et toute embarcation de pêche de moins de 45^m72 de longueur doit porter, au mouillage, un feu blanc visible d'au moins [1 mille] 2 milles sur tout l'horizon.

Tout bateau de pêche de 45^m72 de longueur ou au-dessus doit montrer au mouillage, un feu blanc, visible d'au moins [un mille] 2 milles sur tout l'horizon, et montrer un second feu comme l'Article 11 le prévoit pour les bâtiments de cette longueur.

Si le bâtiment, qu'il ait moins de 45^m72 de longueur ou 45^m72 de longueur et au-dessus, est attaché à un filet ou à tout autre engin de pêche, il doit à l'approche d'un autre bâtiment, montrer un feu blanc supplémentaire à 0^m90 au moins au-dessous du feu de mouillage et à une distance horizontale d'au moins 1^m50 en dehors de ce dernier feu, dans la direction du filet ou de l'engin de pêche.

h) Si un bateau ou une embarcation de pêche devient stationnaire, ses engins s'étant trouvés engagés par une roche ou un autre obstacle, il doit, le jour, hisser le signal prévu par le paragraphe k); de nuit, il doit montrer le feu ou les feux prescrits pour un navire au mouillage, et en temps de brouillard, de brume, de neige ou par tempêtes de pluie, faire le signal de brume des bâtiments au mouillage. (Voir paragraphe d) et l'Article 15, dernier paragraphe.)

i) Par brouillard, brume, neige ou tempêtes de pluie, les bateaux à filets dérivants attachés à leurs filets et les bateaux chalutant, draguant ou pêchant avec toute espèce de filets à drague, les bâtiments pêchant à la ligne avec leurs lignes dehors, doivent, si leur tonnage brut est de 20 tonnes ou au-dessus, faire entendre, à des intervalles de une minute au plus, un son de leur sifflet ou de leur sirène, si ce sont des vapeurs, et de leur cornet de brume si ce sont des voiliers; chaque son doit être suivi d'une sonnerie de cloche. Les bateaux de pêche et embarcations de moins de 20 tonnes de jauge brute ne sont pas tenus de faire les signaux ci-dessus; mais s'ils ne les font pas, ils doivent faire entendre quelque autre signal sonore efficace, à des intervalles ne dépassant pas une minute.

k) Tous les bateaux ou embarcations de pêche en marche se servant de filets, de lignes ou de chalut, doivent l'indiquer, de jour, [à tous bâtiments qui approchent] en hissant un panier [ou un autre signal efficace] à l'endroit où il peut être le plus visible. S'ils sont au mouillage avec leurs engins dehors, ils doivent, à l'approche d'un autre bâtiment, montrer ce même signal du côté où ce bâtiment peut passer.

Les bâtiments visés par cet Article ne sont pas obligés de porter les feux prescrits par l'Article 4, paragraphe a), et par le dernier paragraphe de l'Article 11.

Article 10.

[Un navire qui est rattrapé par un autre doit montrer à celui-ci, de la partie arrière du navire, un feu blanc ou un feu provisoire d'une nature quelconque (flare up).]

[Le feu blanc mentionné dans cet article peut être fixé et placé dans un fanal, mais, dans ce cas, le fanal doit être]. *Un navire faisant route doit porter à son arrière un feu de poupe blanc construit, fixé et muni d'écrans de manière à projeter une lumière ininterrompue sur un arc d'horizon de 12 rums ou quarts du compas, soit 6 quarts de chaque bord à partir de l'arrière. Ce feu doit être visible d'au moins 1 2 milles et placé autant que possible à la même hauteur que les feux de côté.*

licht over den geheelen horizon doet schijnen. Bovendien moeten zij, zoo dikwijls zij andere vaartuigen naderen of andere vaartuigen in hunne nabijheid komen, op eene plaats, waar dit het best kan worden gezien een stakellicht (« flare-up light ») of een fakkel toonen, en wel tijdig genoeg om aanvaring te voorkomen.

Alle onder d) 1 en 2 bedoelde lichten moeten op een afstand van ten minste 2 zeemijlen zichtbaar zijn.

e) Vaartuigen, welke met de oesterkor of soortgelijke netten visschen, moeten dezelfde lichten voeren en toonen als de schrobnet-visschersvaartuigen.

f) Visschersvaartuigen en -booten mogen steeds behalve de lichten, welke zij verplicht zijn te voeren en te toonen, ingevolge de voorschriften van dit artikel, een stakellicht (« flare-up light ») bezigen en mogen eveneens arbeidslichten gebruiken.

g) Elk visschersvaartuig en elke visschersboot van minder dan 45,72 meter lengte moet, ten anker zijnde, een helder wit licht voeren, dat over den geheelen horizon op een afstand van ten minste [één zeemijl] 2 zeemijlen zichtbaar is.

Elk visschersvaartuig van 45^m72 lengte en daarboven moet, ten anker zijnde, een helder wit licht voeren dat over den geheelen horizon op een afstand van ten minste [één zeemijl] 2 zeemijlen zichtbaar is en bovendien een tweede licht, als voorgeschreven voor vaartuigen van zoodanige lengte in artikel 11.

Wanneer een zoodanig visschersvaartuig, onverschillig van welke lengte, vast ligt aan een net of ander vischtuig, moet het bij de nadering van andere vaartuigen nog een helder wit licht toonen, ten minste 0^m90 onder het voorste ankerlicht en op een horizontalen afstand van dit licht van ten minste 1^m50 gemeten in de richting van het net of de reep.

h) Indien een vaartuig of boot tijdens het visschen stil ligt ten gevolge van het vastraken van het vischtuig aan een rots of ander beletsel, moet het vaartuig over dag het hieronder k) voorgeschreven dagesein neerhalen; gedurende den tijd, bij artikel i omschreven, het licht of de lichten voeren of toonen voorgeschreven voor een ten anker zijnd vaartuig, en gedurende mist, dik weer, sneeuwval of zware regenbui, het geluidssignaal doen hooren, dat bij artikel 15, laatste lid, is voorgeschreven voor een ten anker zijnd vaartuig.

i) Tijdens mist, dik weer, sneeuwval of zware regenbui moeten drijfnetvisschersvaartuigen, welke met hunne netten verbonden zijn en vaartuigen, welke bezig zijn te visschen met het schrobnet, de oesterkorre, elk ander sleepnet of met lijnen, terwijl zij de lijnen te water hebben, voor zoover al deze vaartuigen 20 ton of meer bruto inhoud hebben, met tussenpoozen van ten hoogste één minuut een geluidsein doen hooren, en wel, wanneer het stoomvaartuigen zijn, met de stoomfluit of de sirene en wanneer het zeilvaartuigen zijn, met den misthoorn. Elk zoodanig sein moet gevolgd worden door het luiden van de klok. Visschersvaartuigen en -booten van minder dan 20 ton bruto inhoud zijn niet verplicht de bovenbedoelde seinen te doen hooren, doch wanneer zij dit niet doen, moeten zij eenig ander doeltreffend geluidsein doen hooren met tussenpoozen van ten hoogste één minuut.

k) Alle vaartuigen of booten, bezig met de uitoefening van vischerij met netten, lijnen of het schrobnet, moeten, wanneer zij varende zijn, over dag, ten einde [aan een naderend vaartuig] te toonen dat zij visschende zijn, een mand [of ander doeltreffend voorwerp] hijschen ter plaatse waar dit het best kan worden gezien. Wanneer vaartuigen of booten ten anker zijn, terwijl hun vischtuig te water is, moeten zij bij de nadering van andere vaartuigen, hetzelfde sein toonen aan de zijde, waar die vaartuigen kunnen voorbij varen.

De vaartuigen, welke ingevolge dit artikel verplicht zijn de bijzondere lichten te voeren of te toonen welke hiervoren zijn omschreven, zijn niet verplicht de gewone lichten te voeren, welke bij artikel 4 a) en het laatste lid van artikel 11 zijn voorgeschreven.

Artikel 10.

[Een vaartuig, hetwelk door een ander wordt opgelopen, moet van het hek, aan het oplopende vaartuig een wit licht of het stakellicht (flare-up-light) toonen.]

[Het witte licht mag vast zijn en in een lantaarn gevoerd worden, doch in dat geval moet de lantaarn.]

Een vaartuig, hetwelk varende is, moet « op of boven » het hek, een wit licht voeren, zoodanig ingericht, bevestigd en van schermen voorzien [zijn], dat het een onafgebroken licht werpt over een boog van den horizon van 12 kompasstreken, namelijk 6 streken van recht achteruit aan elke zijde. Het licht moet op een afstand van ten minste [1 zeemijl] 2 zeemijlen zichtbaar zijn en zooveel mogelijk op gelijke hoogte als de zijdelichten gevoerd worden.

A bord des petits bâtiments, lorsqu'il n'est pas possible, à cause du mauvais temps ou pour toute autre raison suffisante, de maintenir ce feu en place, on devra avoir sous la main et tout prêt un fanal allumé qui sera montré suffisamment à temps pour éviter un abordage à l'approche de tout navire qui le rattrape.

En ce qui concerne les navires remorquant et remorqués, se reporter au dernier paragraphe de l'Article 3.

Article 11.

Un navire de moins de 45 m. 72 de longueur, lorsqu'il est au mouillage, doit porter à l'avant, dans l'endroit où il peut être le plus apparent, mais à une hauteur n'excédant pas 6 m. 10 au-dessus du plat-bord, un feu blanc dans un fanal disposé de manière à projeter tout autour de l'horizon une lumière claire, uniforme et non interrompue à une distance d'au moins 12 milles.

Un navire de 45 m. 72 ou plus de longueur, lorsqu'il est au mouillage, doit porter à la partie avant, à une hauteur au-dessus du plat-bord de 6 m. 10 au moins et de 12 m. 19 au plus, un feu blanc semblable à celui mentionné au paragraphe précédent et, à l'arrière ou près de l'arrière, un second feu pareil qui doit être à une hauteur telle qu'il ne se trouve pas à moins de 4 m. 57 plus bas que le feu de l'avant.

Entre le lever et le coucher du soleil, tous les bâtiments au mouillage dans un chenal ou près d'un chenal porteront à l'avant à l'endroit le plus apparent une boule noire de 0^m61 de diamètre.

[On prendra pour la longueur du navire celle qui est donnée par son certificat d'inscription ou d'immatriculation.]

Tout navire échoué dans un chenal ou près d'un chenal doit porter, de nuit, le ou les feux mentionnés ci-dessus, ainsi que les deux feux rouges prescrits par l'article 4, a) et, de jour, à l'endroit le plus apparent, trois boules noires d'un diamètre de 0^m61 chacune, placées l'une au-dessus de l'autre sur une même ligne verticale.

Article 12.

Tout navire peut, s'il le juge nécessaire pour appeler l'attention, montrer, en plus des feux prescrits par les présentes règles, un feu provisoire d'une nature quelconque (flare-up light) ou faire usage de tout signal détonant ou tout autre signal sonore efficace ne pouvant être pris pour un des signaux prévus comme signal de détresse ou de brume.

Article 13.

Les présentes Règles ne doivent en rien gêner la mise à exécution des prescriptions spéciales édictées par un Gouvernement quelconque, quant à un plus grand nombre de feux de position ou de signaux à mettre à bord des bâtiments de guerre au nombre de deux ou davantage, ainsi qu'à bord des bâtiments naviguant en convoi; non plus que l'emploi des signaux de reconnaissance adoptés par les armateurs avec autorisation de leurs Gouvernements respectifs et dûment enregistrés et publiés.

Article 14.

Tout navire [à vapeur] faisant route à la voile [seulement mais ayant sa cheminée dressée] et en même temps au moyen de la vapeur ou de toute autre propulsion mécanique doit porter, de jour, à l'avant à l'endroit où il sera le plus apparent [un ballon noir ou une marque noire], un cône noir, de 0^m61 de diamètre à la base, la pointe en haut.

Signaux phoniques par temps de brume, etc.

Article 15.

Tous les signaux prescrits par le présent article pour les navires faisant route devront être produits :

1. A bord des « navires à vapeur », au moyen du sifflet ou de la sirène;
2. A bord des « navires à voiles » et des navires remorqués, au moyen du cornet de brume.

Les mots « son prolongé » employés dans cet article signifient un son de 4 à 6 secondes de durée.

Tout navire à vapeur doit être pourvu d'un sifflet ou d'une sirène d'une sonorité suffisante, actionné par la vapeur ou tout autre moteur pouvant la remplacer, et placé de telle sorte que le son ne puisse être arrêté par aucun obstacle; il doit aussi être pourvu d'un cornet de brume actionné mécaniquement ainsi que d'une cloche (1), l'un et

(1) Dans tous les cas où ce règlement prescrit l'emploi de la cloche, un tambour ou un gong peuvent la remplacer sur les navires tirés, ou sur les petits navires de mer qui utilisent ces instruments.

Indien het op kleine schepen, ten gevolge van slecht weder of eene andere geldige reden, niet mogelijk is, dit licht te plaatsen, moet een aangestoken lantaarn gereed worden gehouden en bij nadering van een oplopend vaartuig, om eene aanvaring te voorkomen, tijdig genoeg worden getoond.

Voor vaartuigen van een sleep, zie artikel 3, laatste lid.

Artikel 11.

Een vaartuig ten anker zijnde, moet, wanneer het minder dan 45^m72 lang is, voor op het vaartuig, waar het het best gezien kan worden, doch niet hooger dan 6^m10 boven den romp, een wit licht voeren in een lantaarn, zoodanig ingericht, dat zij een helder, gelijkmatig en onafgebroken licht verspreidt, rondom op een afstand van ten minste [1 zeemijl] 2 zeemijlen zichtbaar.

Een vaartuig van 45^m72 lengte en daarboven, ten anker zijnde, moet zulk een licht voeren vóór op het vaartuig, op een hoogte van niet minder dan 6^m10 en niet meer dan 12^m19 boven den romp, en op of nabij het hek een tweede licht, gelijk aan het eerste op zoodanige hoogte, dat het ten minste 4^m57 lager is dan het voorste licht.

Van zonsopkomst tot zonsondergang voeren alle vaartuigen, welke in of nabij een vaarwater ten anker liggen, vóór op het vaartuig, waar hij het best gezien kan worden, een zwarten bal van 0^m61 middellijn. [Als lengte van het vaartuig geldt de in den meetbrief aangeven lengte.]

Een vaartuig, hetwelk in of nabij een vaarwater aan den grond zit, moet des nachts het licht of de lichten, hierboven genoemd, voeren en bovendien de twee roode lichten, voorgeschreven in artikel 4 a) en bij dag, waar zij het best gezien kunnen worden, loodrecht boven elkander, 3 zwarte ballen, elk van 0^m61 middellijn.

Artikel 12.

Indien het noodig is, om de aandacht te trekken, mag elk vaartuig, behalve de lichten, welke het volgens deze voorschriften moet voeren, een stakelicht (flare-up light) toonen, of eenig knalsein of ander doeltreffend geluidsein geven, hetwelk niet voor een voorgeschreven noodsein of mistsein kan worden gehouden.

Artikel 13.

De inhoud dezer voorschriften belet noch de handhaving van bijzondere bepalingen, door de Regeering van eenige natie gemaakt, met betrekking tot het voeren van vaste of seinalichten, buiten en behalve de hierbij voorgeschreven, voor twee of meer oorlogsvaartuigen of voor vaartuigen onder convooi, noch het toonen van door reeders aangenomen verkenningseinen, mits deze van Regeeringswege zijn goedgekeurd en bekend gemaakt.

Artikel 14.

Een [stoom]vaartuig [ingeval het uitsluitend] onder zeil [is, doch zijn schoorsteen op heeft], hetwelk tevens onder stoom is, of door andere werktuiglijke kracht wordt voortbewogen, moet bij dag, vóór op het vaartuig, waar hij het best gezien kan worden, een zwarte [bal of figuur] kegel, met een grondvlak van 0^m61 middellijn, met de punt naar boven, voeren.

Geluidsein bij mist, enz.

Artikel 15.

Alle seinen, in dit artikel voorgeschreven voor vaartuigen, die varende zijn, moeten worden gegeven :

1. Door stoomvaartuigen op de fluit of sirene;

2. Door zeilvaartuigen en vaartuigen, die gesleept worden op den misthoorn.

Onder « lange stoot » wordt in dit artikel verstaan een stoot van 4 tot 6 seconden duur.

Een stoomvaartuig moet voorzien zijn van een krachtig geluidgevend fluit of sirene, enz., werkende door stoom of door eenig middel hetwelk stoom vervangt, en zoodanig geplaatst, dat het geluid niet door eenig beletsel kan worden onderschept; van een deugdelijken misthoorn, waarvan het geluid op werktuiglijke wijze wordt voortgebracht; en van een goed geluidgevend klok (1). Een zeil-

(1) In alle gevallen, waarbij in deze voorschriften het gebruik van een klok is voorgeschreven, mag deze aan boord van Turksche vaartuigen vervangen worden door een trom, of een gong, waar deze aan boord van kleine zeevaartuigen gebruikt worden.

l'autre suffisamment puissants. Tout navire à voiles d'un tonnage brut de 20 tonnes et au-dessus, doit avoir un cornet de brume et une cloche semblables.

Par temps de brume, de brouillard, de bruine, de neige ou pendant les forts grains de pluie, tant de jour que de nuit, les signaux décrits dans le présent Article seront employés comme il suit :

a) Tout navire à vapeur ayant de l'erre doit faire entendre un son prolongé à des intervalles de deux minutes au plus;

b) Tout navire à vapeur en route, mais stoppé et n'ayant pas d'erre, doit faire entendre, à des intervalles ne dépassant pas deux minutes, deux sons prolongés séparés par un intervalle d'une seconde environ;

c) Tout navire à voiles faisant route doit faire entendre à des intervalles n'excédant pas une minute, un son quand il est tribord amures, deux sons consécutifs quand il est bâbord amures et trois sons consécutifs quand il a le vent de l'arrière du travers;

d) Tout navire au mouillage doit sonner la cloche rapidement pendant 5 secondes environ à des intervalles n'excédant pas une minute.

Sur les navires d'une longueur supérieure à 106^m75, on devra sonner la cloche sur la partie avant du navire et de plus, sur la partie arrière, à des intervalles ne dépassant pas une minute, faire entendre un gong ou tout autre instrument dont le son ne peut être confondu avec celui de la cloche;

e) Tout navire qui remorque, tout navire employé à poser ou à lever un câble [télégraphique] sous-marin, tout navire faisant route et ne pouvant se dérouter de la route d'un navire qui s'approche parce qu'il n'est pas maître de sa manœuvre et qui ne peut manœuvrer comme l'exige ce Règlement, devra, au lieu des signaux prescrits aux paragraphes a), b) et c) du présent article, faire entendre, à des intervalles ne dépassant pas deux minutes, trois sons consécutifs, savoir : un son prolongé suivi de deux sons brefs. [Un navire remorqué peut faire ce signal mais il n'en fera pas d'autre.]

Un navire remorqué, ou s'il en est remorqué plus d'un, le dernier navire du convoi, devra, à des intervalles ne dépassant pas deux minutes, faire entendre quatre sons consécutifs, c'est-à-dire un son prolongé, suivi de trois sons brefs; ce signal n'est pas obligatoire dans le cas où il ne serait pas possible d'embarquer du personnel à bord du navire remorqué.

Quand il sera possible, le navire remorqué devra faire entendre ce signal immédiatement après le signal fait par le navire remorqueur;

f) Tout navire échoué dans un chenal ou à proximité d'un chenal émettra le signal prescrit au paragraphe d) et, de plus, devra faire entendre trois sons de cloche séparés et distincts immédiatement avant et après chaque signal.

Les navires à voiles et embarcations d'un tonnage brut de moins de 20 tonnes ne sont pas astreints à faire les signaux mentionnés ci-dessus; mais s'ils ne les font pas, ils doivent faire tout autre signal phonique d'une intensité suffisante à des intervalles ne dépassant pas une minute (1).

La vitesse des navires doit être modérée par temps de brume, etc.

Article 16.

Tout navire, par temps de brume, de brouillard, de bruine, de neige, ou pendant les forts grains de pluie, doit aller à une vitesse modérée, en tenant attentivement compte des circonstances et des conditions existantes.

Tout navire à vapeur, entendant, dans une direction qui lui paraît être sur l'avant de son travers, le signal de brume d'un navire dont la position est incertaine, doit, autant que les circonstances du cas le comportent, stopper sa machine et ensuite naviguer avec précaution jusqu'à ce que le danger de collision soit passé.

Règles de barres et de route. — Préliminaires. Risque de collision.

Le risque de collision peut, quand les circonstances le permettent, être constaté par l'observation attentive du relèvement au compas d'un navire qui s'approche. Si ce relèvement ne change pas d'une façon appréciable, on doit en conclure que ce risque existe.

(1) Les bateaux-pilotes à vapeur belges et des Pays-Bas, quand ils sont à leur station en service de pilotage, par temps de brume, de brouillard, de neige ou pendant les forts grains de pluie, sont astreints à intervalles de deux minutes au plus à faire entendre un son prolongé de la sirène suivi à une seconde d'intervalle par un son prolongé du sifflet à vapeur, suivi de nouveau à une seconde d'intervalle d'un son prolongé de la sirène. Quand ils ne sont pas à leur station en service de pilotage, ils font entendre les mêmes signaux que les autres navires à vapeur.

vaartuig van 20 ton bruto inhoud en daarboven, moet van een dergelijken misthoorn en klok voorzien zijn.

In geval van mist of nevelachtig weder, indien het sneeuwt of bij zware regenbuien, moeten, zowel bij dag als des nachts, de in dit artikel voorgeschreven seinen worden gegeven als volgt :

a) Een stoomvaartuig, hetwelk vaart loopt, moet, met tussenpoozen van niet meer dan twee minuten, een langen stoot geven.

b) Een stoomvaartuig dat varende is, moet, wanneer het gestopt ligt geen vaart loopt, met tussenpoozen van niet meer dan twee minuten, twee lange stooten, met een tussenpoos van ongeveer één seconde geven.

c) Een zeilvaartuig, dat varende is, moet, met tussenpoozen van niet meer dan één minuut, één stoot geven als het over bakboord bij den wind ligt, twee stooten achter elkander als het over stuurboord bij den wind ligt en drie stooten achter elkander als het den wind achterlijker dan dwars heeft.

d) Een vaartuig ten anker zijnde, moet met tussenpoozen van niet meer dan één minuut, gedurende ongeveer 5 seconden snel de klok luiden.

Op schepen langer dan 106^m75, moet de klok op het voorschip geluid worden, en bovendien moeten op het achterschip, door middel van een gong of ander instrument geluidseinen worden gegeven, met tussenpoozen van niet meer dan één minuut, zoodanig, dat dit geluid niet kan worden verward met dat van de klok.

e) Een vaartuig, dat een ander vaartuig sleept, een vaartuig bezig zijnde met het leggen of lichten van een [telegraaf] onderzeeschen kabel en een vaartuig hetwelk varende is, en voor een naderend vaartuig niet uit den weg kan gaan, omdat er niet, of niet volgens deze voorschriften mede gemanoeuvreed kan worden, moet in plaats van de in dit artikel onder a), b) en c) voorgeschreven seinen, met tussenpoozen van niet meer dan twee minuten, drie stooten achter elkander geven, namelijk een langen stoot, gevolgd door twee korte stooten. [Een vaartuig, dat gesleept wordt, mag dit sein, doch geen ander geven.]

Een gesleept wordend vaartuig, of indien meer dan een vaartuig gesleept wordt, het laatste vaartuig van den sleep, moet met tussenpoozen van niet meer dan twee minuten, vier stooten achter elkander geven, namelijk een langen stoot, gevolgd door drie korte stooten, met dien verstande, dat dit sein niet gegeven behoeft te worden, indien het onmogelijk is, om het vaartuig bemand te houden.

Zoo veel mogelijk moet het gesleept wordende vaartuig dit sein geven, onmiddellijk nadat het sleepende vaartuig zijn sein heeft gegeven.

f) Een vaartuig, dat in of nabij een vaarwater aan den grond zit, moet het sein geven, voorgeschreven sub d), en bovendien drie duidelijk van elkander te onderscheiden slagen op de klok, onmiddellijk vóór en onmiddellijk na elk sein.

Zeilvaartuigen en booten van minder dan 20 ton bruto inhoud, behoeven de boven voorgeschreven seinen niet te geven, doch zijn, indien zij deze seinen niet geven, verplicht eenig ander duidelijk geluidsein met tussenpoozen van ten hoogste een minuut te geven (1).

Vaart der vaartuigen bij mist, enz., moet matig zijn.

Artikel 16.

Elk vaartuig moet bij mist, bij nevelachtig weder, indien het sneeuwt of bij zware regenbuien, met zorgvuldige inachtneming van de bestaande omstandigheden en toestanden, slechts een matige vaart loopen.

Een stoomvaartuig, dat vermeent voorlijker dan dwars het mistsein te hooren van een vaartuig, waarvan de positie niet met zekerheid bekend is, moet, voor zooveel de omstandigheden dit toelaten, de machines stoppen en voorzichtig manoeuvreren tot het gevaar van aanvaring geweken is.

Bepalingen omtrent het uitwijken. — Inleiding. Gevaar voor aanvaring.

Gevaar voor aanvaring kan, indien de omstandigheden het toelaten bemerkt worden, door zorgvuldig de komaspelling van het naderende schip na te gaan. Verandert die peiling niet noemenswaard, dan moet aangenomen worden, dat er gevaar voor aanvaring bestaat.

(1) Belgische en Nederlandsche stoomloodsvaartuigen, op hun loodsstation loodsdienst kunnende verrichten, moeten in geval van mist of nevelachtig weer, indien het sneeuwt of bij zware regenbuien, met tussenpoozen van twee minuten doen hooren één langen stoot op de sirene, gevolgd na één seconde door een langen stoot op de stoomfluit en wederom na één seconde door een langen stoot op de sirene. Niet op hun kruisstation vertoevende of, aldaar zijnde, geen loodsdienst kunnende verrichten, moeten zij de seinen doen als voor andere stoomschepen voorgeschreven.

Article 17.

Lorsque deux navires à voiles s'approchent l'un de l'autre, de manière à faire craindre une collision, l'un d'eux doit s'écarter de la route de l'autre comme il suit, savoir :

- a) Tout navire courant largue doit s'écarter de la route d'un navire qui est au plus près;
- b) Tout navire qui court au plus près bâbord amures doit s'écarter de la route d'un navire qui est au plus près tribord amures;
- c) Lorsque deux navires courent largue avec le vent de bords opposés, celui qui reçoit le vent de bâbord doit s'écarter de la route de l'autre;
- d) Lorsque deux navires courent largue avec le vent du même bord, celui qui est au vent doit s'écarter de la route de celui qui est sous le vent;
- e) Tout navire, vent arrière, doit s'écarter de la route d'un autre navire.

Article 18.

Lorsque deux navires marchant à la vapeur font des routes directement opposées ou à peu près opposées, de manière à faire craindre une collision, chacun d'eux doit venir sur tribord de manière à passer par bâbord l'un de l'autre.

Cet article ne s'applique qu'aux cas où les navires ont le cap l'un sur l'autre ou presque l'un sur l'autre, en suivant des directions opposées, de telle sorte que la collision soit à craindre; il ne s'applique pas à deux navires qui, s'ils continuent leurs routes respectives, se croisent sûrement sans se toucher.

Les seuls cas que vise cet article sont ceux dans lesquels chacun des deux bâtiments a le cap sur l'autre; en d'autres termes, les cas dans lesquels, pendant le jour, chaque bâtiment voit les mâts de l'autre navire, l'un par l'autre ou à très peu près l'un par l'autre et tout à fait ou à très peu près dans le prolongement de son cap; et, pendant la nuit, le cas où chaque bâtiment est placé de manière à voir à la fois les deux feux de côté de l'autre.

Il ne s'applique pas au cas où, pendant le jour, un bâtiment en aperçoit un autre droit devant lui et coupant sa route, ni au cas où, pendant la nuit, chaque bâtiment présentant son feu rouge voit le feu de même couleur de l'autre, où chaque bâtiment présentant son feu vert voit le feu de même couleur de l'autre; ni aux cas où un bâtiment aperçoit droit devant lui un feu rouge sans voir de feu vert, ou aperçoit droit devant lui un feu vert sans voir de feu rouge; enfin, ni au cas où un bâtiment aperçoit à la fois un feu vert et un feu rouge dans toute autre direction que droit devant ou à peu près.

Article 19.

Lorsque deux navires marchant à la vapeur font des routes qui se croisent, de manière à faire craindre une collision, le bâtiment qui voit l'autre par tribord doit s'écarter de la route de cet autre navire.

Article 20.

Lorsque deux navires, l'un à vapeur, l'autre à voiles, courent de manière à risquer de se rencontrer, le navire sous vapeur doit s'écarter de la route de celui qui est à voiles.

Article 21.

Quand, d'après les règles tracées ci-dessus, l'un des navires doit changer sa route, l'autre bâtiment doit conserver la sienne et maintenir sa vitesse.

Nota. — Il peut se faire, par suite de temps couvert ou pour d'autres causes, que deux navires viennent à se trouver tellement rapprochés l'un de l'autre que la collision ne puisse être évitée par la manœuvre seule de celui qui doit laisser la route libre; dans ce cas, l'autre doit faire, de son côté, telle manœuvre qu'il jugera la meilleure pour empêcher l'abordage. (Voir Articles 27 et 29.)

Article 22.

Tout navire qui est tenu, d'après ces règles, de s'écarter de la route d'un autre navire doit, si les circonstances de la rencontre le permettent, éviter de couper la route de l'autre navire sur l'avant de celui-ci.

Article 23.

Tout navire à vapeur qui est tenu, d'après ces règles, de s'écarter de la route d'un autre navire, doit, s'il s'approche de celui-ci, ralentir au besoin sa vitesse, ou même stopper ou marcher en arrière, si les circonstances le rendent nécessaire.

Artikel 17.

Wanneer twee zeilvaartuigen elkander naderen, zoodat gevaar voor aanvaring bestaat, moet een van beide wijken, waarbij de volgende regelen in acht genomen moeten worden :

- a) Een vaartuig, dat met ruimen wind zeilt, moet wijken voor een vaartuig, dat bij den wind zeilt;
- b) Een vaartuig, dat over stuurboord bij den wind ligt, moet wijken voor een vaartuig, dat over bakboord bij den wind ligt;
- c) Wanneer beide met ruimen wind zeilen, doch over verschillende boegen liggen, moet het vaartuig dat over stuurboord ligt, wijken voor het vaartuig, dat over bakboord ligt;
- d) Wanneer beide ruim zeilen, over denzelfden boeg liggende, dan moet het loefwaartsche vaartuig wijken voor het lijwaartsche vaartuig;
- e) Een vaartuig, dat vóór den wind zeilt, moet voor een ander vaartuig uit den weg gaan;

Artikel 18.

Indien twee stoomvaartuigen recht of bijna recht tegen elkander insturen, zoodat gevaar voor aanvaring bestaat, moeten beide naar stuurtoord uitwijken, zoodat zij elkander aan bakboordszijde voorbij varen.

Dit artikel is alleen van toepassing in gevallen, dat vaartuigen recht of bijna recht tegen elkander insturen en wel zoo, dat gevaar voor aanvaring bestaat, en is niet van toepassing op twee vaartuigen, die, indien zij hunne koersen vervolgen, van zelf van elkander zouden vrijloopen.

Het is dus alleen van toepassing, wanneer elk der twee vaartuigen recht of bijna recht tegen het andere instuurt, met andere woorden, wanneer bij dag elk der twee vaartuigen de masten van het andere vaartuig met zijn eigen masten in ééne lijn of nagenoeg in ééne lijn heeft, of wanneer des nachts elk der twee vaartuigen de twee zijdelichten van het andere ziet.

Het is niet van toepassing, wanneer, bij dag een vaartuig een ander recht vooruit ziet, welks koers den zijnen kruist, noch wanneer bij nacht het roode licht van het eene vaartuig gekeerd is naar het roode licht van het andere, of het groene licht van het eene vaartuig gekeerd is naar het groene licht van het andere, noch wanneer bij nacht slechts een der gekleurde lichten recht vooruit gezien wordt of de beide gekeurde lichten in eene andere richting dan recht vooruit gezien worden.

Artikel 19.

Indien de koersen van twee vaartuigen onder stoom elkander zoodanig kruisen, dat er gevaar voor aanvaring bestaat, moet het vaartuig, dat het andere aan stuurboordszijde van zich heeft, daarvoor uit den weg gaan.

Artikel 20.

Wanneer een stoomvaartuig en een zeilvaartuig zoodanige koersen volgen, dat er gevaar voor aanvaring bestaat, moet het stoomvaartuig voor het zeilvaartuig uit den weg gaan.

Artikel 21.

Wanneer volgens deze bepalingen een der beide vaartuigen uit den weg moet gaan, moet het andere zijn koers en zijn vaart behouden.

Noot. — Wanneer echter ten gevolge van dik weder of andere oorzaken het vaartuig, dat vaart moet houden, zich zoo dicht bij het vaartuig, dat moet uitwijken bevindt, dat aanvaring door dit vaartuig alleen niet vermeden kan worden, zoo zal het ook verplicht zijn zoodanige maatregelen te nemen, als ter voorkoming der aanvaring kunnen bijdragen. (Zie art. 27 en 29.)

Artikel 22.

Elk vaartuig, dat volgens deze voorschriften verplicht is voor een ander vaartuig uit te wijken, moet, wanneer de omstandigheden het toelaten, vermijden vóór het andere over te gaan.

Artikel 23.

Elk stoomvaartuig, dat volgens deze voorschriften verplicht is voor een ander vaartuig uit te wijken, moet, wanneer het dit nadert, zoo noodig zijn vaart verminderen, stoppen of achteruit slaan.

Article 24.

Quelles que soient les prescriptions des articles qui précèdent, tout bâtiment qui en rattrape un autre doit s'écarter de la route de ce dernier.

Tout navire qui se rapproche d'un autre en venant d'une direction de plus de 2 quarts sur l'arrière du travers de ce dernier, c'est-à-dire qui se trouve dans une position telle, par rapport au navire qui est rattrapé, qu'il ne pourrait, pendant la nuit, apercevoir aucun des deux feux de côté de celui-ci, doit être considéré comme un navire qui en rattrape un autre; et aucun changement ultérieur dans le relèvement entre les deux bâtiments ne pourra faire considérer le navire qui rattrape l'autre comme croisant la route de ce dernier au sens propre de ces règles, et ne pourra l'affranchir de l'obligation de s'écarter de la route du navire rattrapé jusqu'à ce qu'il l'ait tout à fait dépassé et paré.

Pendant le jour, un bâtiment qui rattrape un autre bâtiment ne pouvant pas toujours reconnaître avec certitude s'il est sur l'avant ou sur l'arrière de cette direction par rapport à ce dernier, doit, s'il y a doute, se considérer comme un navire qui en rattrape un autre et s'écarter de la route de celui-ci.

Article 25.

Dans les passes étroites, tout navire à vapeur doit, quand la prescription est d'une exécution possible et sans danger pour lui, prendre la droite du chenal ou du milieu du passage.

Article 26.

Tout navire à voiles faisant route doit s'écarter de la route des navires à voiles ou embarcations pêchant avec des filets, des lignes ou des chaluts. Cette prescription ne donne pas aux navires ou embarcations, qui sont occupés à une opération de pêche, le droit d'obstruer un chenal fréquenté par des navires autres que des navires ou embarcations de pêche.

Article 27.

En suivant et en interprétant les prescriptions qui précèdent, on doit tenir compte de tous les dangers de navigation et de collision, ainsi que des circonstances particulières qui peuvent forcer de s'écarter de ces règles pour éviter un danger immédiat.

Signaux phoniques pour les navires qui s'aperçoivent l'un l'autre.

Article 28.

Les mots « son bref » employés dans cet article signifient un son d'environ une seconde de durée.

Lorsque des navires sont en vue l'un de l'autre, un navire à vapeur qui est en marche doit, en changeant sa route, conformément à l'autorisation et aux prescriptions de ce règlement, indiquer ce changement par les signaux suivants faits au moyen de son sifflet ou de sa sirène, savoir :

Un son bref pour dire : « Je viens sur tribord ». Deux sons brefs pour dire : « Je viens sur bâbord ». Trois sons brefs pour dire : « Je marche en arrière à toute vitesse ».

Observation absolue, en toutes circonstances, des précautions élémentaires.

Article 29.

Rien de ce qui est prescrit dans ces règles ne doit exonérer un navire ou son propriétaire, ou son capitaine, ou son équipage, des conséquences d'une négligence quelconque soit au sujet des feux ou des signaux, soit de la part des hommes de veille, soit, enfin, au sujet de toute précaution que commandent l'expérience ordinaire du marin et les circonstances particulières dans lesquelles se trouve le bâtiment.

Réserve relative aux règles de Navigation dans les ports et à l'intérieur des terres.

Article 30.

Rien dans ces règles ne doit entraver l'application des règles spéciales, dûment édictées par l'autorité locale, relativement à la navigation dans une rade, dans une rivière ou dans une étendue d'eau intérieure quelconque.

Artikel 24.

Onafhankelijk van hetgeen in deze voorschriften is voorgeschreven, moet elk vaartuig, dat een ander oploopt, voor het laatstgenoemde uit den weg gaan.

Als oplopend vaartuig wordt beschouwd elk vaartuig, dat een ander vaartuig in een richting van meer dan twee streken achterlijker dan dwars nadert, d. w. z. in zoodanige positie, met betrekking tot het vaartuig, dat opgelopen wordt, dat het des nachts geen van de zijdelichten van dat vaartuig zou zien. Geen daarop volgende verandering van de peiling tusschen de twee vaartuigen zal het oplopende vaartuig volgens deze voorschriften tot een kruisend vaartuig kunnen maken, of het kunnen ontslaan van den plicht, om voor het andere vaartuig uit te wijken, totdat het laatstgenoemde geheel gepasseerd en er vrij van is.

Daar men over dag op het oplopende vaartuig niet altijd met zekerheid kan weten of het vóór of achter de boven omschreven richting van het andere vaartuig is, moet het, in geval van twijfel, zich als een oplopend vaartuig beschouwen en uit den weg gaan.

Artikel 25.

In nauwe vaarwaters moet elk stroomvaartuig, zoo dit uitvoerbaar is en veilig kan geschieden, aan die zijde van het vaarwater of van het midden van het kanaal houden, welke aan de stuurboordszijde van het vaartuig ligt.

Artikel 26.

Zeilvaartuigen, welke varende zijn, moeten uit den weg gaan voor zeilvaartuigen of booten, visschende met netten, lijnen of sleepnetten. Deze bepaling geeft echter aan geen vaartuig of boot, bezig met visschen, het recht om een vaarwater te versperren, dar door andere dan visschersvaartuigen gebezigd wordt.

Artikel 27.

Bij het nakomen en uitvoeren dezer voorschriften moet men behoorlijk acht geven, zoowel op de gevaren der navigatie en van aanvaring, als op de eigenaardige omstandigheden, die, ter voorkoming van onmiddellijk gevaar, eene afwijking van de bedoelde voorschriften noodzakelijk mochten maken.

Geluidseinen voor schepen, die elkander zien.

Artikel 28.

De uitdrukking « korte stoot », in dit artikel gebezigd, beteekent een stoot van ongeveer één seconde duur.

Een stroomvaartuig, dat varende is, moet wanneer het overeenkomstig de vorenstaande bepalingen handelt, die handeling aan een ander in het zicht zijnd vaartuig door de volgende seinen met de fluit of sirene kenbaar maken :

Eén korte stoot beteekent : « Ik wijk naar stuurboord uit ». Twee korte stooten beteekenen : « Ik wijk naar bakboord uit ». Drie korte stooten beteekenen : « Ik sla volle kracht achteruit ».

Geen vaartuig mag, onder welke omstandigheden ook, de vereischte voorzichtigheid uit het oog verliezen.

Artikel 29.

De bovenvermelde voorschriften ontheffen noch het vaartuig, noch zijn eigenaar, gezagvoerder of bemanning van de verantwoordelijkheid voor de gevolgen, welke mochten voortvloeien uit eenige nalatigheid in het voeren van lichten, in het geven van seinen, het houden van goeden uitkijk of uit veronachtzaming van die maatregelen van voorzorg, welke volgens het gewone zeemansgebruik of naar aanleiding van bijzondere omstandigheden behooren genomen te worden.

Voorbehoud ten opzichte van voorschriften voor havens of voor binnenwateren.

Artikel 30.

De inhoud dezer voorschriften belet niet de handhaving van bijzondere bepalingen, door de ter plaatse bevoegde autoriteiten gemaakt, met betrekking tot de vaart in de havens, op rivieren of op binnenwateren.

Signaux de détresse.

Article 31.

Lorsqu'un bâtiment est en détresse et demande des secours à d'autres navires ou à la terre, il doit faire usage des signaux suivants, ensemble ou séparément, savoir :

Pendant le jour :

1. Coups de canon ou autres signaux explosifs tirés à des intervalles d'une minute environ.
2. Le signal de détresse du Code international [indiqué par les signes N. C.]
3. Le signal de grande distance consistant en un pavillon carré, ayant au-dessus un ballon ou quelque chose ressemblant à un ballon.
4. Un son continu produit par un appareil quelconque pour signaux de brume.
5. Le signal international de détresse radiotélégraphique ou radiotéléphonique ou autre système de signalisation à grande distance.

Pendant la nuit :

1. Coups de canon ou autres signaux explosifs tirés à intervalles d'une minute environ.
2. Flammes sur le navire, telles qu'on peut en produire en brûlant un baril de goudron, à huile, etc.
3. Fusées ou bombes projetant des étoiles de toutes couleurs et de tous genres, ces fusées et bombes lancées une à une à de courts intervalles.
4. Un son continu produit par un appareil quelconque pour signaux de brume.
5. Le signal international de détresse radiotélégraphique ou radiotéléphonique ou tout autre système de signalisation à grande distance.

Est interdit, l'usage de l'un quelconque des signaux ci-dessus, sauf dans le but d'indiquer qu'un navire est en détresse et l'usage de tout signal susceptible d'être confondu avec un des signaux ci-dessus.

Noodseinen.

Artikel 31.

Wanneer een vaartuig in nood verkeert en hulp verlangt van andere vaartuigen of van den wal, moeten de volgende seinen, hetzij te zamen, hetzij afzonderlijk, gebezigd worden :

Bij dag :

1. Kanonschoten of andere knalseinen met tusschenpoozen van ongeveer een minuut.
2. Het noodsein [N. C.] van het internationaal seinboek.
3. Het afstandssein, bestaande uit een vierkante vlag, boven of onder welke een bal of een voorwerp, dat op een bal gelijk, is geheschen.
4. Het aanhoudend geluid geven met eenig mistseinwerktuig.
5. Het internationaal noodsein, door middel van radiotelegrafie of radiotelefonie of van eenig ander afstandseinsysteem.

Bij nacht :

1. Kanonschoten of andere knalseinen met tusschenpoozen van ongeveer een minuut.
2. Een vlamvend vuur zooals van een brandend teer- of olievat.
3. Vuurpijlen of lichtkogels, welke sterren, onverschillig van welke kleur of inrichting, uitwerpen, en welke één voor één met korte tusschenpoozen worden ontstoken.
4. Het aanhoudend geluidgeven met eenig mistseinwerktuig.
5. Het internationaal noodsein door middel van radiotelegrafie of radiotelefonie of van eenig ander afstandseinsysteem.

Het is verboden, bovengenoemde seinen te gebruiken anders dan om aan te duiden, dat een vaartuig in nood is, of seinen te bezigen, welke met een der bovengenoemde seinen kunnen worden verward.

B. — CONVENTION INTERNATIONALE SUR LES LIGNES DE CHARGE.

PREAMBULE.

Les Gouvernements d'Allemagne, du Commonwealth d'Australie, de Belgique, du Canada, du Chili, de Cuba, de Danemark, de la Ville Libre de Dantzig, d'Espagne, de l'Etat Libre d'Irlande, des Etats-Unis d'Amérique, de Finlande, de la France, du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord, de Grèce, de l'Inde, d'Italie, du Japon, de Lettonie, du Mexique, de Norvège, de la Nouvelle-Zélande, du Paraguay, des Pays-Bas, du Pérou, de Pologne, de Portugal, de Suède et de l'Union des Républiques Socialistes, étant désireux d'établir d'un commun accord des principes et des règlements à l'effet de sauvegarder la vie humaine et la propriété en mer en ce qui concerne les limites d'immersion auxquelles il sera licite de charger les navires affectés à des voyages internationaux, ont décidé de conclure une Convention à cet effet et ont nommé pour leurs plénipotentiaires :

Le Gouvernement d'Allemagne :

M. Gustav Koenigs, Ministerialdirigent au Reichsverkehrsministerium, Geheimer Regierungsrat, Berlin.

M. Arthur Werner, Ministerialrat au Reichsverkehrsministerium, Geheimer Justizrat, Berlin.

M. le Professeur Walter Laas, Directeur de la Société de Classification « Germanischer Lloyd », Berlin.

M. Karl Sturm, Directeur gérant de la See-Berufsgenossenschaft, Hambourg.

Le Gouvernement du Commonwealth d'Australie :

M. le Capitaine de vaisseau Henry Priaux Cayley, Royal Australian Navy, Attaché naval du Commonwealth d'Australie à Londres.

M. Vincent Cyril Duffy, « Australia House ».

Le Gouvernement de Belgique :

M. Raoul-F. Grimard, Ingénieur naval, Conseiller technique à l'Administration centrale de la Marine.

Le Gouvernement du Canada :

M. Alexander Johnston, Sous-Ministre de la Marine Marchande.

Le Gouvernement du Chili :

M. le Capitaine de corvette Oscar Bunster, Constructeur naval, Membre de la Commission navale du Chili à Londres.

Le Gouvernement de Cuba :

M. Guillermo Patterson, Envoyé extraordinaire et Ministre plénipotentiaire à Londres.

Le Gouvernement de Danemark :

M. Emil Krogh, Chef de Bureau au Ministère de la Navigation et de la Pêche.

M. Aage H. Larsen, Ingénieur-Constructeur au Ministère de la Navigation et de la Pêche.

M. J. A. Körbing, Directeur de la compagnie d'armement « det Forenede Dampskibsselskab », Copenhague.

M. le Capitaine H. P. Hagelberg, Président de l'Association danoise des Capitaines de la Marine Marchande.

M. Erik Jacobsen, Gérant de Syndicat.

Le Gouvernement de la Ville Libre de Dantzig :

M. Alphonse Poklewski-Koziell, Conseiller commercial à l'Ambassade polonaise à Londres.

M. Waldemar Sieg, Conseiller commercial.

Le Gouvernement d'Espagne :

M. Octaviano Martinez-Barca, Ingénieur de la Marine.

Le Gouvernement de l'Etat Libre d'Irlande :

M. J. W. Dulanty, Commissaire pour le commerce de l'Etat Libre d'Irlande en Grande-Bretagne.

M. T. J. Hegarty, Expert de navire au Département du Transport et de la Marine, Ministère de l'Industrie et du Commerce.

Le Gouvernement des Etats-Unis d'Amérique :

M. Herbert B. Walker, Président de l'Association américaine des Armateurs de Navires à vapeur.

M. David Arnott, American Bureau of Shipping.

M. Laurens Prior, Bureau de la Navigation, Service du Commerce.

M. Howard C. Towle, Conseil national des Armateurs américains.

B. — INTERNATIONAAL VERDRAG BETREFFENDE DE UITWATERING VAN SCHEPEN.

INLEIDING.

De Regeeringen van Duitschland, het Gemeenebest van Australië, België, Canada, Chili, Cuba, Denemarken, de Vrije Stad Danzig, Spanje, de Iersche Vrijstaat, de Vereenigde Staten van Amerika, Finland, Frankrijk, het Vereenigd Koninkrijk van Groot-Brittannië en Noord-Ierland, Griekenland, Britsch-Indië, IJsland, Italië, Japan, Letland, Mexico, Noorwegen, Nederland, Nieuw-Zeeland, Paraguay, Peru, Polen, Portugal, Zweden en de Unie der Socialistische Sovjet Republieken, het wenschelijk achtend de bevordering van menschenlevens en eigendommen op zee te bevorderen, door in gemeen overleg eensluidende beginselen en voorschriften vast te stellen, betreffende de grenzen tot welke schepen op internationale reizen geladen mogen worden, hebben besloten tot dat doel een verdrag te sluiten en hebben tot hunne Gevolmachtigden benoemd, te weten :

De Regeering van Duitschland :

Den heer Gustav Koenigs, Afdeelingsschef van het Rijkswaterings- en Verkeerswezen, Geheime Regeeringsraad te Berlijn.

Den heer Arthur Werner, Ministeriale Raad aan het Rijkswaterings- en Verkeerswezen, Geheime Justitierraad te Berlijn.

Prof. Walter Laas, Directeur van het Klassificatiebureau « Germanischer Lloyd » te Berlijn.

Den heer Karl Sturm, Directeur van de « See-Berufsgenossenschaft » te Hamburg.

De Regeering van het Gemeenebest van Australië :

Kapitein ter Zee Henry Priaux Cayley, Koninklijke Australische Marine, Maritiem Vertegenwoordiger van het Gemeenebest te Londen.

Den heer Vincent Cyril Duffy, « Australia House ».

De Regeering van België :

Den heer Raoul F. Grimard, Scheepsbouwkundig Ingenieur, Technisch Adviseur bij de Centrale Administratie voor de Scheepvaart.

De Regeering van Canada :

Den heer Alexander Johnston, Onder-Minister van Scheepvaart.

De Regeering van Chili :

Luitenant Commandeur Ingenieur Oscar Bunster, Lid van de Chileensche Marine Commissie te Londen.

De Regeering van Cuba :

Den heer Guillermo Patterson, Buitengewoon Gezant en Gevolmachtigd Minister van Cuba te Londen.

De Regeering van Denemarken :

Den heer Emil Krogh, Afdeelingsschef van het Ministerie van Scheepvaart en Visscherij.

Den heer Aage H. Larsen, Hoofdingenieur voor Scheeps- en Werktuigbouw aan het Ministerie van Scheepvaart en Visscherij.

Den heer J. A. Körbing, Directeur van het « Forenede Dampskibsselskab » te Kopenhagen.

Kapitein H. P. Hagelberg, Voorzitter van de Vereeniging van Deensche Gezagvoerders.

Den heer Erik Jacobsen, Vakvereenigingsbestuurder.

De Regeering van de Vrije Stad Danzig :

Den heer Alphonse Poklewski-Koziell, Handelsraad bij de Poolsche Ambassade te Londen.

Den heer Waldemar Sieg, Handelsraad.

De Regeering van Spanje :

Den heer Octaviano Martinez-Barca, Ingénieur der Spaansche Marine.

De Regeering van den Ierschen Vrijstaat :

Den heer J. W. Dulanty, Commissaris voor den handel van den Ierschen Vrijstaat in Groot-Brittannië.

Den heer T. J. Hegarty, Scheepsexpert bij de Afdeeling Vervoer en Scheepvaart van het Departement van Handel en Nijverheid.

De Regeering van de Vereenigde Staten van Amerika :

Den heer Herbert B. Walker, Voorzitter van de Amerikaansche Vereeniging van Reeders van Stoomschepen.

Den heer David Arnott, Chef van den Technischen Dienst van het American Bureau of Shipping.

Den heer Laurens Prior, Scheepvaartbureau, Departement van Handel.

Den heer Howard C. Towle, Nationale Raad van Amerikaansche Scheepsbouwers.

M. Samuel D. McComb, Marine Office of America.
M. le Capitaine Albert F. Pillsbury, de la maison Pillsbury et Curtis, San Francisco.

M. Robert F. Hand, Vice-Président Standard Shipping Company, New-York.

M. James Kennedy, Directeur gérant, Section de la Navigation, Gulf Refining Company, New-York.

M. H. W. Warley, Vice-Président Ore Steamship Corporation, New-York.

M. le Contre-Amiral en retraite John G. Tawressey, C. C., de la Marine des Etats-Unis. United States Shipping Board.

Le Gouvernement de Finlande :

M. A. H. Saastamoinen, Envoyé extraordinaire et Ministre plénipotentiaire à Londres.

M. le Capitaine de frégate Birger Brandt, Association finlandaise des capitaines de navire.

Le Gouvernement de la France :

M. André-Maurice Haarbleicher, Ingénieur en Chef de 1^{re} classe du Génie Maritime, Directeur des Services de la Flotte de Commerce et du Matériel Naval au Ministère de la Marine Marchande.

M. René-Hippolyte-Joseph Lindemann, Directeur adjoint des Services du Travail Maritime et de la Comptabilité au Ministère de la Marine Marchande.

M. Jean-Henri-Théophile Marie, Ingénieur principal du Génie Maritime, Adjoint au Directeur des Services de la Flotte de Commerce et du Matériel Naval au Ministère de la Marine Marchande.

M. A.-H.-A. de Berthe, administrateur-délégué du Bureau Veritas.

Le Gouvernement du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord :

Sir Henry F. Oliver, Admiral of the Fleet, Royal Navy.

M. le Capitaine F. W. Bate, Conseiller nautique du Service de la Marine Marchande, Board of Trade.

M. A. J. Daniel, Expert principal de navire, Board of Trade.

M. le Capitaine John Thomas Edwards, Capitaine au long cours en retraite.

Sir Ernest W. Glover, Chambre de la Navigation du Royaume-Uni.

Sir Norman Hill, Président du Merchant Shipping Advisory Committee, Board of Trade.

Sir Charles Hipwood, Board of Trade.

M. J. Foster King, Inspecteur en Chef au British Corporation Register of Shipping and Aircraft.

M. le Dr. J. Montgomerie, Expert en chef de navire au Lloyd's Register of Shipping.

Sir Charles J. O. Sanders, président du Load Line Committee, 1927-1929.

M. William Robert Spence, Secrétaire Général de l'Union Nationale des Marins.

M. le Capitaine A. Spencer, Capitaine au long cours en retraite.

Le Gouvernement de Grèce :

M. Nicolas G. Lely, Consul général de Grèce à Londres.

Le Gouvernement de l'Inde :

Sir Geoffrey L. Corbett, Secrétaire en retraite du Département du Commerce du Gouvernement de l'Inde.

M. Nowrojee Dadabhoy Alibless, Président de la Scindia Steamships (London), Limited.

M. le Capitaine Kavas Ookerjee, Inspecteur du navire de la Scindia Steam Navigation Company, Limited, Bombay.

M. l'Ingénieur capitaine de frégate John Sutherland Page, Marine royale indienne, ingénieur en chef et expert de navire en retraite au gouvernement du Bengale.

Le Gouvernement d'Islande :

M. Emil Krogh, Chef de Bureau au Ministère Danois de la Navigation et de la Pêche.

M. Aage H. Larsen, Ingénieur-constructeur au Ministère Danois de la Navigation et de la Pêche.

M. J. A. Körbing, Directeur de la compagnie d'armement « det Forenede Dampskibsselskab », Copenhague.

M. le Capitaine H. P. Hagelberg, Président de l'Association danoise des Capitaines de la Marine Marchande.

M. Erik Jacobsen, Gérant de Syndicat, Danemark.

Le Gouvernement d'Italie :

M. le Général Giulio Ingianni, Directeur général de la Marine Marchande.

M. l'Amiral de Division Giuseppe Cantù, Inspecteur technique de la Marine Marchande.

M. le Professeur Torquato Giannini, Conseiller d'Emigration au Ministère des Affaires Etrangères.

Den heer Samuel D. McComb, « Marine Office » van Amerika. Kapitein Albert F. Pillsbury, firma Pillsbury and Curtis te San Francisco.

Den heer Robert F. Hand, Vice-president van de « Standard Shipping Company » te New-York.

Den heer James Kennedy, Directeur van de Scheepvaart Afdeeling van de « Gulf Refining Company » te New-York.

Den heer H. W. Warley, Vice-President van de « Ore Steamship Corporation » te New-York.

Den gepensionneerden Schout bij Nacht van het korps ingenieurs der Marine John G. Tawressey, « United States Shipping Board ».

De Regeering van Finland :

Den heer A. H. Saastamoinen, Buitengewoon Gezant en Gevolmachtigd Minister van Finland te Londen.

Commander Birger Brandt, Vereeniging van Finsche Scheepskapiteins.

De Regeering van Frankrijk :

Den heer André-Maurice Haarbleicher, Hoofdingenieur der 1^{re} klasse der Marine, Directeur van de Afdeelingen Handelsvloot en Rijksvaartuigen aan het Ministerie voor de Handelsmarine.

Den heer René Hippolyte Joseph Lindemann, Adjunct-Directeur van de Afdeelingen Arbeid en Comptabiliteit van het Ministerie der Handelsmarine.

Den heer Jean-Henri-Théophile Marie, Hoofdingenieur der Marine, toegevoegd aan den Directeur van de Afdeelingen Handelsvloot en Rijksvaartuigen aan het Ministerie voor de Handelsmarine.

Den heer A.-H.-A. de Berthe, Directeur van het Bureau Veritas.

De Regeering van het Vereenigd Koninkrijk van Groot-Britannië en Noord-Ierland :

Sir Henry F. Oliver, Admiraal der Koninklijke Marine.

Kapitein F. W. Bate, Nautisch Adviseur, Afdeeling Handelsmarine van den Board of Trade.

Den heer A. J. Daniel, Hoofdinspecteur voor den Scheepsbouw bij den Board of Trade.

Kapitein J. T. Edwards, oud-Scheepskapitein.

Sir Ernest W. Glover, Kamer van Scheepvaart van het Vereenigd Koninkrijk.

Sir Norman Hill, Voorzitter van de Commissie van Advies voor de Handelsmarine, Board of Trade.

Sir Charles Hipwood, Board of Trade.

Den heer J. Foster King, Chef van den Technischen Dienst bij de British Corporation Register of Shipping and Aircraft.

Den heer Dr. J. Montgomerie, Chef van den Scheepsbouwkundigen Dienst bij Lloyd's Register of Shipping.

Sir Charles J. O. Sanders, Voorzitter van het Load Line Committee 1927-1929.

Den heer William Robert Spence, Algemeen Secretaris van den Nationalen Bond van Zeelieden.

Kapitein A. Spencer, Oud-Scheepskapitein.

De Regeering van Griekenland :

Den heer Nicolaas G. Lely, Consul-Generaal van Griekenland te Londen.

De Regeering van (Britsch) Indië :

Sir Geoffrey L. Corbett, Oud-Chef van het Handels-Departement van het Gouvernement van Indië.

Den heer Nowrojee Dadabhoy Alibless, Voorzitter van de Scindia Steamships (Londen) Ltd.

Kapitein Kavas Ookerjee, Inspecteur voor Scheepszaken bij de Scindia Steam Navigation Company Ltd., te Bombay.

Hoofdofficier-machinist John Sutherland Page, Koninklijke Indische Marine, Oud-Hoofdingenieur en Chef van den Technischen Dienst van het Gouvernement van Bengalen.

De Regeering van IJsland :

Den heer Emil Krogh, Afdeelingsschef aan het Ministerie van Scheepvaart en Visscherij.

Den heer Aage H. Larsen, Hoofdingenieur voor Scheeps- en Werktuigbouw aan het Ministerie van Scheepvaart en Visscherij.

Den heer J. A. Körbing, Directeur van het Forenede Dampskibsselskab, te Kopenhagen.

Kapitein H. P. Hagelberg, Voorzitter van de Vereeniging van Deensche Gezagvoerders.

Den heer Erik Jacobsen, Vakvereenigingsbestuurder, Denemarken.

De Regeering van Italië :

Generaal Giulio Ingianni, Directeur-Generaal van de Handelsmarine.

Divisie-Admiraal Giuseppe Cantù, Technisch Inspecteur voor de Handelsmarine.

Professor Torquato Giannini, Adviseur voor Emigratie bij het Italiaansche Ministerie van Buitenlandsche Zaken.

Le Gouvernement du Japon :

M. Shoichi Nakayama, Secrétaire d'Ambassade de première classe.

M. Sukefumi Iwai, Expert au Bureau d'Administration locale des Communications.

Le Gouvernement de Lettonie :

M. Arturs Ozols, Directeur du Département de la Marine Marchande.

M. le Capitaine Andrejs Lonfelds, de l'Association des Armateurs lettons.

Le Gouvernement du Mexique :

M. Gustavo Luders de Negri, Consul général du Mexique à Londres.

Le Gouvernement de Norvège :

M. Erling Bryn, Directeur du Département de la Navigation au Ministère du Commerce et de la Navigation.

M. Johan Schönheyder, Expert en chef au Ministère du Commerce et de la Navigation.

M. le Dr. J. Bruhn, Directeur du « Norske Veritas ».

M. J. Hysing Olsen, Armateur.

M. Eivind Tonnesen, Directeur gérant de l'Association norvégienne des Capitaines de Navire.

M. A. Birkeland, Président de l'Union norvégienne des Marins et des Chauffeurs.

Le Gouvernement de la Nouvelle-Zélande :

Sir Thomas Mason Wilford, Haut Commissaire de la Nouvelle-Zélande à Londres.

Sir Charles Holdsworth, Directeur gérant de l'Union Steamship Company of New Zealand, Limited.

Le Gouvernement du Paraguay :

M. le Dr. Horacio Carisimo, Chargé d'Affaires à Londres.

Le Gouvernement des Pays-Bas :

M. le Vice-Amiral en retraite C. Fock, Inspecteur général de la Navigation; Président de la Commission pour la fixation du franc-bord minimum des navires.

M. l'Ingénieur A. van Driel, Conseil des constructions navales près l'inspection de la navigation; membre et secrétaire de la commission pour la fixation du minimum franc-bord des navires.

M. J. Brautigam, Président de la Ligue Centrale des Ouvriers du Transport; membre de la Seconde Chambre des Etats-Généraux.

M. J. W. Langeler, du service de la navigation aux Indes néerlandaises.

M. J. Rypperda Wierdsma, Président-directeur de la Société anonyme de Navigation dite « Holland-Amerika Lijn ».

M. le Capitaine G. L. Heeris, Secrétaire de l'Association des armateurs néerlandais.

Le Gouvernement du Pérou :

M. le Capitaine Manuel D. Faura, Attaché Naval à Londres.

Le Gouvernement de Pologne :

M. Alphonse Poklewski-Koziell, conseiller commercial à l'Ambassade polonaise à Londres.

M. Boguslaw Bagniewski, Conseiller au Ministère de l'Industrie et du Commerce, Varsovie.

Le Gouvernement de Portugal :

M. Thomaz Ribeiro de Mello, Ministre plénipotentiaire; Chef de la Section Economique au Ministère des Affaires Etrangères portugais.

M. le Capitaine de Frégate Carlos Theodoro da Costa, Ingénieur naval.

Le Gouvernement de Suède :

M. le Baron Erik Kule Palmstierna, Envoyé extraordinaire et Ministre plénipotentiaire à Londres.

M. Per Axel Lindblad, Chef de Section à l'Administration Centrale du Commerce.

M. le Capitaine Erik Axel Fredrik Eggert, Expert pour les Affaires Maritimes de l'Administration Royale du Travail et de la Prévoyance Sociale.

Le Gouvernement de l'Union des Républiques Soviétiques Socialistes :

M. Dimitri Bogomoloff, conseiller à l'Ambassade de l'Union des Républiques Soviétiques Socialistes à Londres.

De Regeering van Japan :

Den heer Shoichi Nakayama, Secretaris der 1^e klasse bij de Ambassade te Londen.

Den heer Sukefumi Iwai, Deskundige bij het Plaatselijk Administratiebureau voor het Verkeer.

De Regeering van Letland :

Den heer Arturs Ozols, Directeur van het Scheepvaartdepartement.

Kapitein Andrejs Lonfelds, Letlandsche Reedersvereniging.

De Regeering van Mexico :

Den heer Gustavo Luders de Negri, Consul-Generaal van Mexico te Londen.

De Regeering van Noorwegen :

Den heer Erling Bryn, Directeur van de Afdeling Scheepvaart bij het Ministerie van Handel en Scheepvaart.

Den heer Johan Schönheyder, Hoofdingenieur bij het Ministerie van Handel en Scheepvaart.

Den heer Dr. J. Bruhn, Directeur van « Det Norske Veritas ».

Den heer J. Hysing Olsen, Reeder.

Den heer Eivind Tonnesen, Bestuurder van de Noorsche Vereeniging van Gezagvoerders ter koopvaardij.

Den heer A. Birkeland, Voorzitter van den Noorschen Bond van Zeelieden en Stokers.

De Regeering van Nieuw-Zeeland :

Sir Thomas Mason Wilford, Hooge Commissaris voor Nieuw-Zeeland te Londen.

Sir Charles Holdsworth, Directeur van de Union Steamship Company of New Zealand Ltd.

De Regeering van Paraguay :

Den heer Dr. Horacio Carisimo, Zaakgelastigde te Londen.

De Regeering van Nederland :

Vice-Admiraal b. d. C. Fock, Hoofdingspecteur voor de Scheepvaart. Voorzitter van de Commissie tot Vaststelling van de Minimum Uitwatering.

Den heer A. van Driel, Scheepsbouwkundig Adviseur bij de Scheepvaartinspectie, Lid en Secretaris van de Commissie tot Vaststelling van de Minimum Uitwatering.

Den heer J. Brautigam, Voorzitter van den Centraalen Bond van Transportarbeiders, Lid van de Tweede Kamer der Staten-Generaal.

Den heer J. W. Langeler, Inspecteur van Scheepvaart in Nederlandsch Indië.

Den heer J. Rypperda Wierdsma, President-Directeur van de « Holland-Amerika-Lijn ».

Kapitein ter Zee b. d. G. L. Heeris, Secretaris van de Nederlandsche Reedersvereniging.

De Regeering van Peru :

Kapitein ter Zee Manuel D. Faura, Marine-Attaché te Londen.

De Regeering van Polen :

Den heer Alphonse Poklewski-Koziell, Handelsraad bij de Poolsche Ambassade te Londen.

Den heer Boguslaw Bagniewski, Adviseur bij het Ministerie van Nijverheid en Handel te Warschau.

De Regeering van Portugal :

Den heer Thomaz Ribeiro de Mello, Buitengewoon Gezant en Gevolmachtigd Minister, Chef van de Afdeling Economische Zaken van het Portugeesche Ministerie van Buitenlandsche Zaken.

Kapitein-Luitenant ter Zee Carlos Theodoro da Costa, Scheepsbouwkundig Ingenieur.

De Regeering van Zweden :

Baron Erik Kule Palmstierna, Buitengewoon Gezant en Gevolmachtigd Minister van Zweden te Londen.

Den heer Per Axel Lindblad, Afdelingschef aan het Departement van Handel.

Kapitein Erik Axel Fredrik Eggert, Deskundige voor Scheepvaartzaken aan het Departement van Arbeid en Sociale Voorzorg.

De Regeering van de Unie der Socialistische Sovjet-Republieken :

Den heer Dimitri Bogomoloff, Adviseur bij de Ambassade der Sovjet-Republieken te Londen.

Qui, après s'être communiqué leurs pleins pouvoirs, trouvés en bonne et due forme, sont convenus des dispositions suivantes :

CHAPITRE I^{er}. — PRÉLIMINAIRES.

Article 1^{er}.

Obligation Générale de la Convention.

Afin que les lignes de charge prescrites par la présente Convention soient observées, les Gouvernements contractants s'engagent à appliquer les dispositions de cette Convention, à édicter tous règlements et à prendre toutes autres mesures propres à lui faire produire son plein et entier effet.

Les dispositions de la présente Convention sont complétées par des annexes qui ont la même valeur et entrent en vigueur en même temps que la présente Convention. Toute référence à la présente Convention implique référence simultanée au Règlement y annexé.

Article 2.

Champ d'Application de la Convention.

1. Les dispositions de la présente Convention s'appliquent à tous les navires qui effectuent des voyages internationaux et qui appartiennent à un pays dont le Gouvernement est un Gouvernement contractant ou à des territoires auxquels la Convention s'applique en vertu des dispositions de l'article 21 à l'exception :

- a) Des navires de guerre; des navires uniquement affectés à la pêche; des yachts de plaisance et des navires qui ne transportent ni cargaison, ni passagers;
- b) Des navires de moins de 150 tonneaux de jauge brute.

2. Les navires pourront être exemptés des prescriptions de la présente Convention par l'Administration du Gouvernement contractant dont ils relèvent, lorsqu'ils seront affectés à un trafic dans des voyages internationaux entre des ports proches de deux ou plusieurs pays, tant qu'ils demeureront affectés à ce trafic et si les Gouvernements des pays dans lesquels ces ports sont situés reconnaissent que les voyages sont effectués dans des parages abrités et dans des conditions telles qu'il n'est ni raisonnable ni possible d'appliquer aux dits navires les prescriptions de la présente Convention.

3. Tous les accords et arrangements qui concernent les lignes de charge ou des questions s'y rapportant, et qui sont actuellement en vigueur entre les Gouvernements contractants, conserveront leur plein et entier effet pendant la durée des dits accords et arrangements en ce qui concerne :

- a) Les navires auxquels la présente Convention ne s'applique pas;
- b) Les navires auxquels la présente Convention s'applique, mais seulement pour les points qui n'y ont pas été expressément prévus.

Dans la mesure où, cependant, de tels accords ou arrangements seraient en opposition avec les prescriptions de la présente Convention, les dispositions de celle-ci devront prévaloir.

Sous réserve de tels accords ou arrangements :

- a) Tous les navires auxquels la présente Convention ne s'applique pas,
- b) Toutes les questions qui ne font pas l'objet de prescriptions expresses dans la présente Convention,

resteront soumis à la législation de chaque Gouvernement contractant dans la même mesure que si la présente Convention n'était pas intervenue.

Article 3.

Définitions.

Dans la présente Convention, à moins d'indications expresses contraires :

- a) Un navire est considéré comme appartenant à un pays s'il est immatriculé par le Gouvernement de ce pays;
- b) L'expression « Administration » signifie le Gouvernement du pays auquel le navire appartient;
- c) Un « voyage international » est un voyage effectué entre un pays auquel la présente Convention s'applique et un port situé en dehors de ce pays, ou inversement, et, à cet effet, chaque colonie, territoire d'outre-mer, protectorat ou territoire placé sous suzeraineté ou mandat est considéré comme un pays distinct;

Die, nadat zij elkander hunne volmachten hebben overgelegd en deze in goeden en behoorlijken vorm hebben bevonden, tot overeenstemming zijn gekomen omtrent het navolgende :

HOOFDSTUK I. — INLEIDING.

Artikel 1.

Algemeene verplichtingen volgens het Verdrag.

Opdat de uitwatering, als vastgesteld volgens dit Verdrag, in acht worde genomen, verbinden de Verdragsluitende Regeeringen zich de bepalingen van dit Verdrag toe te passen, alle reglementen uit te vaardigen en alle andere maatregelen te nemen, welke noodig zullen zijn om dit Verdrag geheele en volledige werking te doen hebben.

De bepalingen van dit Verdrag zijn aangevuld door Bijlagen, welke dezelfde kracht hebben en op hetzelfde oogenblik in werking treden als dit Verdrag. Elke verwijzing naar dit Verdrag sluit in zich eene gelijktijdige verwijzing naar de bij het Verdrag gevoegde Voorschriften.

Artikel 2.

Mate van toepasselijkheid.

1. Dit Verdrag is van toepassing op alle schepen, welke voor internationale reizen worden gebezigd en tot landen behooren, welker Regeeringen het Verdrag hebben gesloten, of tot gebieden, waarop dit Verdrag volgens Artikel 21 van toepassing is verklaard, met uitzondering van :

- a) Oorlogsschepen; schepen, welke uitsluitend gebezigd worden voor de visscherij; plezierjachten en schepen, welke noch lading, noch passagiers vervoeren;
- b) Schepen, kleiner dan 150 ton bruto inhoud.

2. Schepen, welke voor internationale reizen tusschen nabijgelegen havens van twee of meer landen worden gebezigd, mogen door de Administratie van het land, waartoe deze schepen behooren, worden uitgezonderd van de bepalingen van dit Verdrag zoolang zij in deze vaart blijven, indien de Regeeringen van de landen, waarin deze havens zijn gelegen, overtuigd zijn, dat het beschut zijn van den vaarweg en de omstandigheden, waaronder reizen tusschen zoodanige havens plaats hebben, het onredelijk of praktisch niet wel uitvoerbaar maken de bepalingen van dit Verdrag op schepen, welke in deze vaart gebezigd worden, toe te passen.

3. Alle overeenkomsten en regelingen betreffende de uitwatering of betreffende daarbij behorende zaken, welke thans tusschen Verdragsluitende Regeeringen van kracht zijn, zullen volledig en geheel van kracht blijven gedurende den tijd, waarvoor zij zijn gesloten, voor zoover betreft :

- a) Schepen, waarop dit Verdrag niet van toepassing is;
- b) Schepen, waarop dit Verdrag van toepassing is ten aanzien van zaken, welke niet uitdrukkelijk in dit Verdrag zijn geregeld.

Voor zoover echter zulke overeenkomsten en regelingen in strijd zijn met de bepalingen van dit Verdrag, zullen de bepalingen van dit Verdrag den voorrang hebben. Al dergelijke overeenkomsten en regelingen voorbehouden, zullen :

- a) Alle schepen, waarop dit Verdrag niet van toepassing is en
- b) Alle zaken, welke niet uitdrukkelijk in dit Verdrag in dezelfde mate geregeld zijn

onderworpen blijven aan de wetgeving van elke Verdragsluitende Regeering, alsof dit Verdrag niet tot stand was gekomen.

Artikel 3.

Omschrijvingen.

In dit Verdrag wordt, tenzij hierin uitdrukkelijk anders is bepaald :

- a) Een schip beschouwd als behorend tot een land, indien het door de Regeering van dit land is geregistreerd;
- b) Met de uitdrukking « Administratie » bedoeld de Regeering van het land, waartoe het schip behoort;
- c) Onder eene « internationale reis » verstaan eene reis van een land, waarop dit Verdrag betrekking heeft, naar een haven, gelegen buiten dat land, of omgekeerd; en worden te dien einde alle koloniën, overzeesche gebieden, protectoraten of gebieden onder suzerainiteit of mandaatgebieden als een afzonderlijk land beschouwd;

d) L'expression « Règles » désigne les règles contenues dans les Annexes I, II et III;

e) Un « navire neuf » est un navire dont la quille sera posée le 1^{er} juillet 1932 ou postérieurement. Tous les autres navires sont considérés comme des navires existants;

f) L'expression « vapeur » comprend tout navire mû par une machine.

Article 4.

Cas de force majeure.

Si, au moment de son départ pour un voyage quelconque, un navire n'est pas soumis aux prescriptions de la présente Convention, il ne devra pas y être astreint au cours de son voyage lorsqu'il sera dérouté soit par le mauvais temps, soit par toute autre cause de force majeure.

Dans l'application des prescriptions de la présente Convention, l'Administration tiendra compte de tout déroutement ou retard occasionné à tout navire soit par le mauvais temps, soit par toute autre cause de force majeure.

CHAPITRE II. — LIGNES DE CHARGE :

VISITE ET APPPOSITION DES MARQUES.

Article 5.

Dispositions générales.

Aucun navire auquel la présente Convention s'applique ne pourra prendre la mer pour un voyage international après la date de l'entrée en vigueur de la Convention, à moins que :

A. Dans le cas d'un navire neuf :

a) Il ait été visité conformément aux conditions prescrites dans l'Annexe I de la présente Convention;

b) Il ait satisfait aux prescriptions de la 2^e Partie de l'Annexe I, et

c) Il ait été marqué conformément aux dispositions de cette Convention.

B. Dans le cas d'un navire existant :

a) Il ait été visité et marqué (soit avant, soit après l'entrée en vigueur de la présente Convention), conformément aux conditions prescrites soit dans le paragraphe A du présent Article, soit dans l'un des Règlements pour l'assignation des lignes de charge spécifiés dans l'Annexe IV;

b) Il ait satisfait en principe et aussi en détail autant qu'il sera raisonnable et possible aux prescriptions de la 2^e Partie de l'Annexe I, en tenant compte de l'efficacité : 1^o de la protection des ouvertures, 2^o des garde-corps, 3^o des sabords de décharge, et 4^o des moyens d'accès au logement de l'équipage qui résulte des arrangements, installations et dispositifs existants à bord du navire.

Article 6.

Dispositions pour les Vapeurs chargeant du Bois en Pontée.

1. Un vapeur qui a été visité et marqué conformément aux prescriptions de l'Article 5 pourra être visité et recevoir les marques prévues pour les navires chargeant du bois en pontée, conformément à la 5^e Partie de l'Annexe I :

A. Dans le cas d'un navire neuf, s'il satisfait aux conditions et prescriptions contenues dans la 5^e Partie de l'Annexe I;

B. Dans le cas d'un navire existant, s'il satisfait aux conditions et prescriptions contenues dans la 5^e Partie de l'Annexe I, à l'exception de la Règle LXXX, et aussi en principe, autant qu'il sera raisonnable et possible, aux conditions et prescriptions prévues dans la Règle LXXX, étant entendu que dans l'assignation à un navire existant d'une ligne de charge pour bois en pontée, l'Administration exigera telle augmentation de franc-bord qui sera raisonnable, en tenant compte de la mesure dans laquelle ce navire ne satisfait pas entièrement aux conditions et prescriptions contenues dans la Règle LXXX.

2. Quand un vapeur utilisera la ligne de charge pour chargement de bois en pontée, il devra satisfaire aux dispositions des Règles LXXXIV, LXXXV, LXXXVI, LXXXVIII et LXXXIX.

Article 7.

Dispositions pour les Navires à Citernes.

Un navire qui a été visité conformément aux prescriptions de l'Article 5 pourra être visité et recevoir les marques pour les navires à citernes, conformément aux dispositions de la 6^e Partie de l'Annexe I :

A. Dans le cas d'un navire neuf, s'il satisfait aux conditions et prescriptions contenues dans la 6^e Partie de l'Annexe I;

d) Met de uitdrukking « Voorschriften » de Voorschriften bedoeld, voorkomende in de Bijlagen I, II en III;

e) Als een « nieuw schip » beschouwd, een schip, waarvan de kiel is gelegd op of na den 1^{en} Juli 1932, terwijl alle overige schepen als bestaande schepen worden beschouwd;

f) Met de uitdrukking « stoomschip », bedoeld elk werktuiglijk voortbewogen vaartuijg.

Artikel 4.

Gevallen van Overmacht.

Indien op het oogenlik van het vertrek voor eenige reis een schip niet onderworpen is aan de bepalingen van dit Verdrag, zal het wegens afwijking van de voorgenomen reis, tengevolge van slecht weer of tengevolge van eenig ander geval van *overmacht*, niet aan deze voorschriften mogen worden onderworpen.

Bij toepassing van de bepalingen van dit Verdrag zal de Administratie behoorlijk rekening houden met elke afwijking of elke vertraging door eenig schip ondervonden, tengevolge van zwaar weer

HOOFDSTUK II. — UITWATERING.

TOEZICHT EN PLAATSIJNG VAN HET MERK.

Artikel 5.

Algemeene bepalingen.

Na den datum, waarop dit Verdrag van kracht wordt, mag geen schip, waarop dit Verdrag van toepassing is, naar zee gaan om eene internationale reis te ondernemen, tenzij :

A. Indien het een nieuw schip is :

a) Het is onderzocht volgens de bepalingen in Bijlage I;

b) Het voldoet aan de bepalingen van Deel II van Bijlage I, en

c) De merken in overeenstemming met de bepalingen van dit Verdrag zijn aangebracht.

B. Indien het een bestaand schip is :

a) Het is onderzocht en de merken (hetzij vóór, hetzij na het van kracht worden van dit Verdrag) in overeenstemming met de bepalingen, aangegeven, hetzij in lid A van dit artikel, hetzij in een der Regelingen voor de Vaststelling van de Uitwatering, welke in het bijzonder in Bijlage IV zijn vermeld, zijn aangebracht;

b) Het in beginsel en voor zoover dit redelijk en praktisch uitvoerbaar is, eveneens in onderdeelen, voldoet aan de bepalingen van Deel II van Bijlage I, rekening houdend met de doeltreffendheid van : 1^o de bescherming der openingen; 2^o de verschaning van het reelingwerk; 3^o de waterloospoorten, en 4^o de toegangen tot het verblijf der bemanning, zooals dit volgens de bestaande constructies, onderdeelen of inrichtingen op het schip is aangebracht.

Artikel 6.

Bepalingen voor stoomschepen, welke deklusten hout vervoeren.

1. Een stoomschip, dat onderzocht is en waarop krachtens artikel 5 de merken aangebracht zijn, komt in aanmerking om te worden voorzien van het merk voor eene speciale houtvaartuitwatering volgens Deel V van Bijlage I, indien het blijkt gehouden onderzoek :

A. Indien het een nieuw schip is, voldoet aan de voorwaarden en bepalingen, voorgeschreven in Deel V van Bijlage I;

B. Indien het een bestaand schip is, voldoet aan de voorwaarden en bepalingen van Deel V van Bijlage I, met uitzondering van Voorschrift LXXX en ook in beginsel, voor zoover dit redelijk en praktisch uitvoerbaar is, aan de voorwaarden en bepalingen voorgeschreven in Voorschrift LXXX, met dien verstande dat de Administratie bij het vaststellen van eene uitwatering voor de houtvaart voor een bestaand schip het vrijboord zoodanig zal vergrooten, als redelijk zal zijn, daarbij rekening houdende met het niet ten volle voldoen aan de voorwaarden en bepalingen als aangegeven in Voorschrift LXXX door zoodanig schip.

2. Wanneer een stoomschip gebruik maakt van de houtvaartuitwatering, moet het voldoen aan de Voorschriften LXXXIV, LXXXV, LXXXVI, LXXXVIII en LXXXIX.

Artikel 7.

Bepalingen voor tankschepen.

Een stoomschip, dat onderzocht is volgens artikel 5, komt in aanmerking om te worden voorzien van het merk als tankschip volgens Deel VI van Bijlage I, indien het blijkt gehouden onderzoek :

A. Indien het een nieuw schip is, voldoet aan de voorwaarden en bepalingen van Deel VI van Bijlage I;

B. Dans le cas d'un navire existant, s'il satisfait aux conditions et prescriptions contenues dans les Règles XCIII, XCVI, XCVII, XCVIII et XCIX, et aussi, en principe, autant qu'il sera raisonnable et possible, aux conditions et prescriptions prévues par les Règles XCIV, XCV et C, étant entendu que dans l'assignation à un navire existant d'une ligne de charge pour un navire à citernes, l'Administration exigera telle augmentation de franc-bord qui sera raisonnable, en tenant compte de la mesure dans laquelle ce navire ne satisfait pas entièrement aux conditions et prescriptions contenues dans les Règles XCIV, XCV et C.

Article 8.

Dispositions pour les navires de types spéciaux.

Il pourra être accordé une réduction de franc-bord aux vapeurs ayant une longueur de plus de 91 m. 44 qui possèdent des caractéristiques de construction analogues à celles des navires à citernes leur assurant une défense supplémentaire contre la mer.

La valeur de cette réduction sera déterminée par l'Administration qui tiendra compte à cet effet de la façon dont est calculé le franc-bord des navires à citernes ainsi que des conditions d'assignation qui leur sont imposées et du degré de compartimentage réalisé.

Le franc-bord qui sera assigné à un tel navire ne devra en aucun cas être plus réduit que celui qui serait attribué au navire s'il était considéré comme navire à citernes.

Article 9.

Visite.

La visite et l'apposition des marques des navires en vue de l'application de la présente Convention seront faites par des fonctionnaires du pays auquel le navire appartient, étant entendu que le Gouvernement de chaque pays peut confier la visite et l'apposition des marques de ses navires soit à des inspecteurs nommés à cet effet, soit à des organismes reconnus par lui. Dans tous les cas, le Gouvernement intéressé garantit que la visite et l'apposition des marques ont été complètement et efficacement effectuées.

Article 10.

Zones et Régions périodiques.

Un navire auquel la présente Convention s'applique devra se conformer aux conditions qui sont applicables aux zones et régions périodiques telles qu'elles sont définies à l'Annexe II de la présente Convention.

Lorsqu'un port se trouve sur la ligne de démarcation de deux zones, il sera considéré comme étant soit dans la zone que le navire vient de traverser pour l'entrée au port, soit dans celle qu'il doit traverser après son départ.

CHAPITRE III. — CERTIFICATS.

Article 11.

Délivrance des Certificats.

Un certificat appelé « Certificat international de Franc-bord » sera délivré à tout navire à condition qu'il ait été visité et marqué conformément aux prescriptions de la présente Convention.

Le certificat international de franc-bord sera délivré soit par le Gouvernement auquel le navire appartient, soit par toute personne ou organisme dûment reconnu par ce Gouvernement, et dans tous les cas le Gouvernement assumera la pleine responsabilité du certificat.

Article 12.

Délivrance d'un Certificat par un autre Gouvernement.

Le Gouvernement d'un pays auquel la présente Convention s'applique peut, à la requête du Gouvernement d'un autre pays auquel cette Convention s'applique, faire visiter et apposer les marques à tout navire qui appartient à ce dernier pays, ou (dans le cas d'un navire non immatriculé) qui doit être immatriculé par le Gouvernement de ce pays et s'il a constaté que les prescriptions de la présente Convention sont satisfaites, il peut lui délivrer, sous sa propre responsabilité, un certificat international de franc-bord. Tout certificat ainsi délivré doit porter une déclaration établissant qu'il a été délivré à la requête du Gouvernement du pays auquel le navire appartient ou du Gouvernement par lequel le navire doit être immatriculé, selon le cas. Ce certificat aura la même valeur et sera accepté au même titre que celui qui aura été délivré conformément à l'Article 11 de la présente Convention.

B. Indien het een bestaand schip is, voldoet aan de voorwaarden en bepalingen van de Voorschriften XCIII, XCVI, XCVII, XCVIII en XCIX en ook in beginsel, voor zoover dit redelijk en praktisch uitvoerbaar is, aan de Voorschriften XCIV, XCV en C, met dien verstande, dat de Administratie bij het vaststellen van eene uitwatering als tankschip voor een bestaand schip het vrijboord zoodanig zal vergrooten, als redelijk zal zijn, daarbij rekening houdende met het niet ten volle voldoen aan de voorwaarden en bepalingen als aangegeven in de Voorschriften XCIV, XCV en C door zoodanig schip.

Artikel 8.

Bepalingen voor schepen van een bijzonder type.

Voor stoomschepen, welke langer zijn dan 91.44 meter en welke in constructie overeenkomst vertoonen met een tankschip en wel zoodanig, dat daardoor grootere beveiliging tegen de zee is verkregen, kan een vermindering van vrijboord worden toegestaan.

De grootte van deze vermindering zal door de Administratie worden bepaald in verhouding tot het vrijboord, dat aan tankschepen wordt gegeven, waarbij rekening wordt gehouden met de mate, waarin wordt voldaan aan de voorwaarden voor het toekennen van de uitwatering, welke voor deze schepen is vastgesteld, en aan de mate van waterdichte indeeling.

Het vrijboord, dat aan zulk een schip wordt toegekend zal in geen geval minder mogen zijn dan dat, hetwelk aan het schip als tankschip zou worden gegeven.

Artikel 9.

Onderzoek.

Het met het oog op dit Verdrag te houden onderzoek der schepen en het aanbrengen van de merken daarop, zal geschieden door ambtenaren van het land, waartoe de schepen behooren, met dien verstande, dat de Regeering van elk land het onderzoek en het aanbrengen van het merk, mag opdragen, hetzij aan speciaal voor dit doel benoemde toezicht houdende ambtenaren, of aan door Haar erkende organisaties. In elk geval waarborgt de betrokken Regeering zonder voorbehoud de volledigheid en de doeltreffendheid van het onderzoek en van het aanbrengen van het merk.

Artikel 10.

Zones en Seizoengebieden.

Een schip, waarop dit Verdrag van toepassing is, moet voldoen aan de bepalingen, welke toepasselijk zijn op de zones en seizoengebieden omschreven in Bijlage II van dit Verdrag.

Eene haven, liggende op de grens tusschen twee zones, zal worden beschouwd als te liggen binnen de zone vanwaar het schip komt of waarheen het vertrekt.

HOOFDSTUK III. — CERTIFICATEN.

Artikel 11.

Afgifte van certificaten.

Een certificaat « Internationaal Uitwateringscertificaat » genoemd, zal aan elk schip worden afgegeven, dat is onderzocht en waarop het merk volgens de bepalingen van het Verdrag is aangebracht.

Een Internationaal Uitwateringscertificaat zal worden afgegeven, hetzij door de Regeering van het land, waartoe het schip behoort, hetzij door eene persoon of eene organisatie, daartoe door die Regeering behoorlijk gemachtigd. In elk geval neemt de Regeering de volle verantwoordelijkheid voor het certificaat op zich.

Artikel 12.

Afgifte van Certificaten door eene andere Regeering.

De Regeering van een land, waarop dit Verdrag van toepassing is, kan op verzoek van de Regeering van elk ander land, waarop dit Verdrag van toepassing is, maatregelen nemen, dat een schip, hetwelk tot laatstgenoemd land behoort of (voor het geval het schip nog geen nationaliteitsbewijs heeft) door de Regeering van dit land zal worden geregistreerd, wordt onderzocht en de merken daarop worden aangebracht en, indien Zij zich overtuigd heeft, dat aan de eischen van dit Verdrag is voldaan, onder Hare eigen verantwoordelijkheid een Internationaal Uitwateringscertificaat voor zoodanig schip afgeven. Elk certificaat, dat onder deze omstandigheden is afgegeven, moet eene verklaring bevatten, stuvende, dat het is afgegeven, hetzij op verzoek van de Regeering van het land, waartoe het schip behoort, hetzij op verzoek van de Regeering, door welke het schip zal worden geregistreerd; het zal dezelfde kracht hebben en op dezelfde wijze worden erkend als een certificaat, hetwelk ingevolge artikel 11 van dit Verdrag is afgegeven.

Article 13.

Forme des Certificats.

Les certificats internationaux de franc-bord seront rédigés dans la ou les langues officielles du pays par lequel ils seront délivrés.

Les certificats seront conformes au modèle prévu par l'Annexe III sous réserve des modifications qui peuvent être apportées eu égard à la Règle LXXVIII dans le cas des navires transportant des chargements de bois en pontée.

Article 14.

Durée de la Validité des Certificats.

1. A moins qu'il ne soit renouvelé conformément aux dispositions du paragraphe 2 du présent article, un certificat international de franc-bord restera valable pour la période qui y sera mentionnée par l'Administration qui l'aura délivré, sans toutefois que cette période puisse excéder cinq ans à partir de la date de sa délivrance.

2. A la suite d'une visite, tout certificat international de franc-bord pourra être renouvelé périodiquement par l'Administration qui l'aura délivré pour une durée qu'elle jugera convenable, mais qui n'excédera en aucun cas cinq ans. Cette visite ne devra pas être moins efficace que celle qui est prévue par la présente Convention pour la délivrance initiale du certificat. Mention de chacun de ces renouvellements devra être portée au dos du certificat.

3. Une administration annulera tout certificat international de franc-bord délivré à un navire de sa nationalité :

A. Si des modifications de quelque importance affectant le calcul du franc-bord ont été apportées à la coque et aux superstructures du navire.

B. Si les installations et les dispositifs pour (i) la protection des ouvertures, (ii) les garde-corps, (iii) les sabords de décharge, (iv) les moyens d'accès aux logements de l'équipage n'ont pas été maintenus dans des conditions aussi efficaces qu'elles l'étaient lors de la délivrance du certificat.

C. Lorsque le navire n'aura pas été visité périodiquement aux époques et dans les conditions fixées par l'Administration pour s'assurer pendant toute la durée de la validité du certificat que la coque et les superstructures visées dans la clause A ne sont pas modifiées et que les installations et les dispositifs visés dans la clause B sont maintenus en état.

Article 15.

Acceptation des Certificats.

Chaque Gouvernement contractant reconnaîtra aux certificats internationaux de franc-bord délivrés par les autres Gouvernements contractants, ou sous leur autorité, la même valeur qu'aux certificats délivrés par lui à ses navires nationaux.

Article 16.

Contrôle.

1. Tout navire auquel la présente Convention s'applique quand il se trouvera dans un port d'un pays auquel il n'appartient pas sera, en tout cas, et en ce qui concerne les lignes de charge, soumis au contrôle suivant : un fonctionnaire dûment autorisé par le Gouvernement du dit pays pourra prendre les mesures qui peuvent être nécessaires à l'effet de constater qu'il existe à bord un certificat international de franc-bord valable. Si un tel certificat existe à bord, le contrôle consistera seulement à vérifier :

a) Que le navire n'est pas chargé au delà des limites permises par le certificat;

b) Que la position des lignes de charge sur le navire correspond aux indications portées sur le certificat, et

c) Que, en ce qui concerne les points visés dans les clauses A et B du paragraphe 3 de l'article 14, le navire n'a pas subi des modifications d'une importance telle qu'il soit manifestement hors d'état de prendre la mer sans danger pour la vie humaine.

2. Seuls les fonctionnaires qui possèdent la compétence technique nécessaire seront autorisés à exercer le contrôle précité et si ce contrôle est exercé en vertu de l'alinéa c) ci-dessus, il ne le sera que dans la mesure nécessaire pour s'assurer que le navire sera en état de prendre la mer sans danger pour la vie humaine.

Artikel 13.

Formulier van het Certificaat.

Het Internationaal Uitwateringscertificaat zal in de officiële taal of talen van het land, waardoor het wordt afgegeven, worden opgemaakt.

Het formulier van het certificaat moet voldoen aan het model, gegeven in Bijlage III, met inachtneming van zulke wijzigingen als in verband met Voorschrift LXXVIII mogen worden gemaakt voor schepen, welke deklasten hout vervoeren.

Artikel 14.

Geldigheidsduur van Certificaten.

1. Een Internationaal Uitwateringscertificaat zal, tenzij het volgens de bepalingen van lid 2 van dit artikel vernieuwd is, zijn geldigheid verliezen aan het eind van zoodanig tijdvak, als daarin door de Administratie, die het heeft afgegeven, is vermeld; echter mag het aldus vermelde tijdvak een termijn van vijf jaar na den datum van afgifte niet overschrijden.

2. Een Internationaal Uitwateringscertificaat kan periodiek door de Administratie, die het heeft afgegeven, worden vernieuwd en wel voor zoodanig tijdvak (in geen geval langer dan 5 jaar) als de Administratie geschikt acht, na een onderzoek, dat niet minder doeltreffend is dan het onderzoek volgens dit Verdrag vóór het afgeven van het certificaat vereischt. Elke zoodanige vernieuwing moet op de rugzijde van het certificaat worden aangeeteekend.

3. De Administratie zal een Internationaal Uitwateringscertificaat, dat is afgegeven voor een schip, dat tot haar land behoort, intrekken :

A. Indien belangrijke veranderingen in den romp en den bovenbouw van het schip, welke invloed uitoefenen op de berekening van het vrijboord, hebben plaats gehad.

B. Indien de onderdeelen of de inrichtingen betreffende (i) de bescherming van openingen, (ii) verschaning of reelingwerk, (iii) waterloospoorten en (iv) toegangen tot de verblijven van de bemanning niet in een even deugdelijken toestand zijn gehouden als zij waren toen het certificaat werd afgegeven.

C. Indien het schip niet op zoodanige geregelde tijden en onder zulke voorwaarden als de Administratie noodig oordeelt, is nagezien, ten einde zeker te zijn, dat de romp en de bovenbouw als vermeld in Voorwaarde A niet zijn gewijzigd en dat de onderdeelen of inrichtingen vermeld in Voorwaarde B gedurende den geldigheidsduur van het certificaat in denzelfden staat zijn gehouden, als daarin is bepaald.

Artikel 15.

Erkenning van Certificaten.

Internationale Uitwateringscertificaten, afgegeven in naam van eene Verdragsluitende Regeering, zullen door de andere Verdragsluitende Regeeringen worden erkend en daaraan zal dezelfde waarde worden toegekend als aan de certificaten, door deze aan nationale schepen uitgereikt.

Artikel 16.

Toezicht.

1. Een schip, waarop dit Verdrag van toepassing is, en dat zich bevindt in eene haven van een land, waartoe het niet behoort, is in elk geval aan toezicht betreffende de uitwatering onderworpen op de wijze, als hieronder aangegeven :

Een daartoe behoorlijk door de Regeering van dit land gemachtigd ambtenaar is gerechtigd die maatregelen te nemen, welke noodig zijn om zich te overtuigen, dat er aan boord een geldig Internationaal Uitwateringscertificaat aanwezig is. Indien zulk een certificaat aan boord van het schip aanwezig is, zal dit toezicht beperkt blijven tot het vaststellen :

a) Dat het schip niet dieper is afgeladen dan volgens het certificaat is geoorloofd;

b) Dat de plaats van het uitwateringsmerk op het schip met de opgaf op het certificaat overeenkomt, en

c) Dat het schip, voor zoover de voorwaarden A en B (vermeld in het 3^e lid van artikel 14) betreft, niet zoo belangrijk is veranderd, dat het schip klaarblijkelijk ongeschikt is om zonder gevaar voor menschenlevens naar zee te vertrekken.

2. Slechts ambtenaren, die de noodige technische bekwaamheid bezitten, zullen gemachtigd worden bovenvermeld toezicht uit te oefenen, en, indien zoodanig toezicht volgens bovenstaand lid c) wordt uitgeoefend, zal het slechts in zooverre plaats vinden als noodig zal zijn om te verzekeren dat het schip geschikt zal worden gemaakt om zonder gevaar voor menschenlevens naar zee te vertrekken.

3. Au cas où le contrôle exercé en vertu du présent article semblerait avoir pour conséquence soit d'entraîner des poursuites légales contre le navire, soit d'interdire son départ, le consul du pays auquel il appartient devra être informé aussitôt que possible des circonstances de l'incident.

Article 17.

Bénéfice de la Convention.

Le bénéfice de la présente Convention ne peut être réclamé en faveur d'un navire que s'il possède un certificat international de franc-bord non périmé.

CHAPITRE IV. — DISPOSITIONS GÉNÉRALES.

Article 18.

Equivalence.

Lorsque dans la présente Convention il est prévu que l'on doit placer ou avoir à bord soit une installation ou un dispositif, soit un certain type d'installation ou de dispositif, ou lorsqu'il est prévu qu'une disposition particulière doit être adoptée, toute Administration peut accepter, en remplacement, soit toute autre installation ou dispositif, soit un certain type d'installation ou de dispositif, soit toute autre disposition, à la condition que cette Administration se soit assurée que, soit l'installation ou dispositif, soit le type d'installation ou de dispositif, soit la disposition substituée, a, dans les circonstances, une efficacité au moins égale à celle qui est prescrite dans la présente Convention.

Toute Administration qui accepte, dans ces conditions, soit une installation ou un dispositif nouveau, soit un type nouveau d'installation ou de dispositif, soit une disposition nouvelle, doit en donner connaissance aux autres Administrations et leur en communiquer, sur demande, la description détaillée.

Article 19.

Lois, Règlements, Rapports.

Les Gouvernements contractants s'engagent à se communiquer :

1. Le texte des lois, décrets, règlements et arrêtés d'application générale qui auront été promulgués ou pris sur les différentes matières qui rentrent dans le champ d'application de la présente Convention;

2. Tous les rapports ou résumés de rapports officiels à leur disposition, dans la mesure où ces documents indiquent les résultats de l'application de la présente Convention, sous la réserve que ces rapports ou résumés n'aient pas un caractère confidentiel.

Le Gouvernement du Royaume-Uni de la Grande-Bretagne et de l'Irlande du Nord est invité à servir d'intermédiaire pour recueillir tous ces renseignements et les porter à la connaissance des autres Gouvernements contractants.

Article 20.

Modifications, Conférences futures.

1. Les modifications à la présente Convention qui pourraient être considérées comme des améliorations utiles ou nécessaires peuvent en tout temps être proposées par un Gouvernement contractant au Gouvernement du Royaume-Uni de la Grande-Bretagne et de l'Irlande du Nord. Ces propositions doivent être communiquées par ce dernier à tous les autres Gouvernements contractants; si l'une quelconque de ces modifications est acceptée par tous les Gouvernements contractants (y compris les Gouvernements ayant déposé des ratifications ou adhésions qui ne sont pas encore devenues effectives), la présente Convention sera modifiée en conséquence.

2. Des conférences ayant pour objet la révision de la présente Convention se tiendront aux dates et lieux dont pourront convenir les Gouvernements contractants.

Lorsque la présente Convention aura été en vigueur pendant cinq ans, une Conférence ayant pour objet sa révision devra être convoquée par le Gouvernement du Royaume-Uni de la Grande-Bretagne et de l'Irlande du Nord si un tiers des Gouvernements contractants en exprime le désir.

CHAPITRE V. — DISPOSITIONS FINALES.

Article 21.

Application aux Colonies.

1. Un Gouvernement contractant peut, au moment de la signature, de la ratification ou de l'adhésion, ou ultérieurement, notifier, par une déclaration écrite adressée au Gouvernement du Royaume-Uni de la Grande-Bretagne et de l'Irlande du Nord, son intention d'appliquer la présente Convention à toutes ses colonies, territoires d'outre-mer, protectorats ou territoires sous suzeraineté ou sous mandat, ou

3. Indien het toezicht volgens dit artikel vermoedelijk zal leiden tot het nemen van wettelijke maatregelen tegen het schip of tot het aanhouden van het schip, zal de Consul van het land, waartoe het schip behoort, zoo spoedig mogelijk met de omstandigheden van het geval in kennis worden gesteld.

Artikel 17.

Voorrechten.

De voorrechten van dit Verdrag kunnen niet worden ingeroepen ten behoeve van een schip, tenzij het in het bezit is van een geldig Internationaal Uitwateringscertificaat.

HOOFDSTUK IV. — ALGEMEENE BEPALINGEN.

Artikel 18.

Gelijkwaardigheid.

Waar dit Verdrag voorschrijft, dat een bepaald onderdeel of een toestel of een bepaald type van dergelijke onderdelen of toestellen op een schip zal worden aangebracht of aanwezig zal zijn of dat eene bijzondere inrichting zal worden gekozen, kan elke Administratie in plaats daarvan elk ander onderdeel of toestel of type daarvan of elke andere inrichting goedkeuren, mits zulk eene Administratie zich ervan heeft overtuigd, dat het onderdeel of het toestel of het type daarvan, dan wel de inrichting, welke de voorgeschrevene vervangt, de omstandigheden in aanmerking nemende, ten minste even doelmatig is als die in dit Verdrag in bijzonderheden vermeld.

Elke Administratie, die op deze wijze een nieuw onderdeel of toestel of type daarvan of eene nieuwe inrichting goedkeurt, zal dit feit mededeelen aan de overige Administraties, en, indien zulks wordt verzocht, de bijzonderheden daaromtrent.

Artikel 19.

Wetten, Reglementen, Verslagen.

De Verdragsluitende Regeeringen verbinden zich elkander mede te deelen :

1. Den tekst van wetten, besluiten, reglementen en beslissingen van algemeen aard, welke zullen zijn uitgevaardigd ten aanzien van de verschillende onderwerpen, welke onder dit Verdrag vallen;

2. Alle beschikbare officiële verslagen of officiële overzichten van verslagen, voor zoover zij de uitkomsten van de maatregelen van dit Verdrag aangeven onder voorbehoud, dat dergelijke verslagen of overzichten geen vertrouwelijk karakter hebben.

De Regeering van het Vereenigd Koninkrijk Groot-Britannië en Noord-Ierland wordt uitgenoodigd hare bemiddeling te verleenen om al deze inlichtingen te verzamelen en ter kennis te brengen van de andere Verdragsluitende Regeeringen.

Artikel 20.

Wijzigingen, toekomstige Conferenties.

1. Wijzigingen van dit Verdrag, die nuttig geacht zouden kunnen worden, of noodzakelijke verbeteringen, kunnen te allen tijde door eene der Verdragsluitende Regeeringen worden voorgesteld aan de Regeering van het Vereenigd Koninkrijk van Groot-Britannië en Noord-Ierland. Zulke voorstellen zullen door deze Regeering aan alle andere Verdragsluitende Regeeringen worden medegedeeld, en wanneer wijzigingen, onverschillig welke, door alle Verdragsluitende Regeeringen (daaronder begrepen Regeeringen, wier besluit tot bekrachtiging en toetreding tot het Verdrag is nedergelegd, doch niet in werking is getreden) zijn aangenomen, zal dit Verdrag overeenkomstig worden gewijzigd.

2. Conferenties met het doel om dit Verdrag te herzien zullen ten tijde en ter plaatse worden gehouden als door de Verdragsluitende Regeeringen zal worden overeengekomen.

Eene Conferentie voor dit doel zal door de Regeering van het Vereenigd Koninkrijk van Groot-Britannië en Noord-Ierland telkenmale worden bijeengeroepen, wanneer, nadat dit Verdrag vijf jaar in werking is geweest, een derde deel van de Verdragsluitende Regeeringen den wensch daartoe te kennen geeft.

HOOFDSTUK V. — SLOTBEPALINGEN.

Artikel 21.

Toepassingen op Koloniën, enz.

1. Eene Verdragsluitende Regeering kan, hetzij op het oogenblik van onderteekening, bekrachtiging of toetreding, hetzij later, door middel van eene schriftelijke kennisgeving, gericht aan de Regeering van het Vereenigd Koninkrijk van Groot-Britannië en Noord-Ierland, haar wensch te kennen geven, dat dit Verdrag van toepassing zal zijn, hetzij in al hare koloniën, overzeesche gewesten, protectoraten,

à certains d'entre eux. La présente Convention s'appliquera dans tous les territoires désignés dans cette déclaration deux mois après la date à laquelle elle aura été reçue; à défaut d'une telle notification, la présente Convention ne s'appliquera à aucun de ces territoires.

2. Un Gouvernement contractant peut, à toute époque et par déclaration écrite adressée au Gouvernement du Royaume-Uni de la Grande-Bretagne et de l'Irlande du Nord, notifier son intention de faire cesser l'application de la présente Convention dans toutes ses colonies, territoires d'outre-mer, protectorats ou territoires sous suzeraineté ou sous mandat, ou dans certains d'entre eux, auxquels la présente Convention aura été appliquée pendant une période de cinq ans au moins, conformément aux dispositions du paragraphe précédent. Dans ce cas, la présente Convention cessera de s'appliquer dans tous les territoires mentionnés douze mois après la date de la réception de cette déclaration par le Gouvernement du Royaume-Uni de la Grande-Bretagne et de l'Irlande du Nord.

3. Le Gouvernement du Royaume-Uni de la Grande-Bretagne et de l'Irlande du Nord informera tous les autres Gouvernements contractants de l'application de la présente Convention dans toute colonie, territoire d'outre-mer, protectorat ou territoire sous suzeraineté ou sous mandat, conformément aux dispositions du paragraphe 1 du présent article ainsi que de la cessation de cette application, conformément aux dispositions du paragraphe 2 du présent article, en spécifiant, dans chaque cas, la date à partir de laquelle la présente Convention sera applicable ou cessera de l'être.

Article 22.

Textes authentiques. Ratification.

La présente Convention, dont les textes en anglais et en français sont l'un et l'autre authentiques, doit être ratifiée.

Les actes de ratification doivent être déposés dans les archives du Gouvernement du Royaume-Uni de la Grande-Bretagne et de l'Irlande du Nord, qui notifiera à tous les autres Gouvernements signataires ou adhérents toutes les ratifications déposées ainsi que la date de leur dépôt.

Article 23.

Adhésion.

Un Gouvernement non signataire de la présente Convention, autre que le Gouvernement d'un territoire auquel l'Article 21 s'applique, pourra, à toute époque, adhérer à la présente Convention après sa mise en vigueur. Les adhésions s'effectueront par des notifications écrites adressées au Gouvernement du Royaume-Uni de la Grande-Bretagne et de l'Irlande du Nord et elles prendront effet trois mois après la date de leur réception.

Le Gouvernement du Royaume-Uni de la Grande-Bretagne et de l'Irlande du Nord informera tous les Gouvernements signataires et adhérents de toutes les adhésions reçues et de la date de leur réception.

Article 24.

Date d'entrée en vigueur.

La présente Convention entrera en vigueur le 1^{er} juillet 1932 entre les Gouvernements qui auront, à cette date, déposé leur ratification et à la condition qu'au moins cinq ratifications aient été déposées au Gouvernement du Royaume-Uni de la Grande-Bretagne et de l'Irlande du Nord. Au cas où cinq ratifications n'auraient pas été déposées à cette date, la présente Convention entrera en vigueur trois mois après la date à laquelle la cinquième ratification aura été déposée. Les ratifications 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 25.

Dénunciation.

La présente Convention peut à tout moment être dénoncée par l'un quelconque des Gouvernements contractants après l'expiration d'une période de cinq ans, comptée à partir de la date à laquelle la Convention est entrée en vigueur pour le Gouvernement en question. La dénonciation sera effectuée par une notification écrite adressée au Gouvernement du Royaume-Uni de la Grande-Bretagne et de l'Irlande du Nord; celui-ci notifiera à tous les autres Gouvernements contractants toutes les dénonciations reçues et la date de leur réception.

Une dénonciation aura effet douze mois après la date à laquelle la notification en aura été reçue par le Gouvernement du Royaume-Uni de la Grande-Bretagne et de l'Irlande du Nord.

En foi de quoi, les Plénipotentiaires ont apposé ci-dessous leur signature.

gebieden onder suzeriniteit of mandaatgebeden, hetzij in enkele daarvan. Dit Verdrag zal in dat geval twee maanden na den datum van ontvangst van zulk eene kennisgeving van toepassing zijn in alle in die verklaring genoemde gebieden. Indien echter eene dergelijke kennisgeving achterwege blijft, zal dit Verdrag in geen dezer gebieden van toepassing zijn.

2. Indien dit Verdrag, ingevolge de bepalingen van het vorig lid, ten minste voor een tijdvak van vijf jaar van toepassing is geweest, kan eene Verdragsluitende Regeering te allen tijde door middel van eene schriftelijke kennisgeving, gericht aan de Regeering van het Vereenigd Koninkrijk van Groot-Britannië en Noord-Ierland, haar wensch te kennen geven om die toepassing, hetzij voor alle, hetzij voor enkele van hare koloniën, overzeesche gewesten, protectoraten, gebieden onder suzeriniteit of mandaatgebeden te doen eindigen. In dat geval zal dit Verdrag, twaalf maanden na den datum van ontvangst van deze kennisgeving door de Regeering van het Vereenigd Koninkrijk van Groot-Britannië en Noord-Ierland ophouden van toepassing te zijn in alle gebieden, in de kennisgeving genoemd.

3. De Regeering van het Vereenigd Koninkrijk van Groot-Britannië en Noord-Ierland zal alle Verdragsluitende Regeeringen mededeeling doen van de toepassing van dit Verdrag, ingevolge de bepalingen van lid 1 van dit artikel, in elke kolonie, elk overzeesch gewest of protectoraat, elk gebied onder suzeriniteit of mandaatgebed, zoomede van beëindiging van deze toepassing, ingevolge de bepalingen van lid 2, onder vermelding van den datum, waarop dit Verdrag van toepassing is geworden, dan wel opgehouden heeft van toepassing te zijn.

Artikel 22.

Oorspronkelijke teksten. Ratificatie.

Dit Verdrag, waarvan de Engelsche en de Fransche tekst beide gelijkwaardig zijn, moet worden geratificeerd. De oorkonden van ratificatie zullen worden nedergelegd in de archieven van de Regeering van het Vereenigd Koninkrijk van Groot-Britannië en Noord-Ierland, die aan alle Regeeringen, die het Verdrag hebben geteekend, of zijn toegetreden, mededeeling zal doen van alle ratificaties, zoomede van den datum van hunne nederlegging.

Artikel 23.

Toetreding.

Eene Regeering (met uitzondering van de Regeeringen van gebieden, waarop artikel 21 van toepassing is), in wier naam dit Verdrag niet is ondertekend, zal, nadat het Verdrag in werking is getreden, te allen tijde kunnen toetreden. Deze toetreding moet geschieden door middel van eene schriftelijke kennisgeving, gericht aan de Regeering van het Vereenigd Koninkrijk van Groot-Britannië en Noord-Ierland en zal volledig gevolg hebben drie maanden na ontvangst van deze kennisgeving.

De Regeering van het Vereenigd Koninkrijk van Groot-Britannië en Noord-Ierland zal alle Regeeringen, welke het Verdrag hebben ondertekend of daartoe zijn toegetreden, mededeeling doen van alle toetredingen, waarvan bericht is ontvangen, zoomede van den datum van ontvangst van deze mededeelingen.

Artikel 24.

Datum van in werking treden.

Dit Verdrag zal 1 Juli 1932 in werking treden tusschen de Regeeringen, die op dien datum hunne ratificaties hebben nedergelegd, op voorwaarde, dat ten minste vijf ratificaties bij de Regeering van het Vereenigd Koninkrijk van Groot-Britannië en Noord-Ierland zijn nedergelegd. Indien op dien datum geen vijf ratificaties zullen zijn nedergelegd, zal dit Verdrag drie maanden na den datum, waarop de vijfde ratificatie is nedergelegd, in werking treden. Ratificaties, welke na den datum van in werking treden van dit Verdrag worden nedergelegd, zullen drie maanden na den datum van ontvangst volledig gevolg hebben.

Artikel 25.

Opzegging.

Dit Verdrag kan te allen tijde door of vanwege elke Verdragsluitende Regeering, voor zoover Haartzelve betreft, worden opgezegd na afloop van een termijn van vijf jaar sedert den datum, waarop het in werking is getreden. Opzegging zal geschieden door middel van eene schriftelijke kennisgeving, gericht aan de Regeering van het Vereenigd Koninkrijk van Groot-Britannië en Noord-Ierland, die aan alle andere Verdragsluitende Regeeringen van alle ontvangen opzeggingen, zoomede van de data van hun ontvangst, zal kennis geven.

Eene opzegging zal twaalf maanden na den datum, waarop de kennisgeving daaromtrent door de Regeering van het Vereenigd Koninkrijk van Groot-Britannië en Noord-Ierland is ontvangen, volledig gevolg hebben.

Teroorkonde waarvan de Gevolmachtigden hieronder hebben geteekend.

Fait à Londres ce cinquième jour du mois de juillet 1930, en un seul exemplaire, qui doit être déposé dans les Archives du Gouvernement du Royaume-Uni de la Grande-Bretagne et de l'Irlande du Nord, lequel doit en transmettre des copies certifiées conformes à tous les Gouvernements signataires.

(L. S.) GUSTAV KOENIGS.
WALTER LAAS.
KARL STURM.
H. P. CAYLEY.
V. C. DUFFY.
R. GRIMARD.
A. JOHNSTON.
OSCAR BUNSTER.
GUILLERMO PATTERSON.
EMIL KROGH.
AAGE H. LARSEN.
H. P. HAGELBERG.
OCTAVIANO M. BARCA.
SEAN DULCHAONTIGH.
T. J. HEGARTY.
HERBERT B. WALKER.
DAVID ARNOTT.
LAURENS PRIOR.
HOWARD C. TOWLE.
ALBERT F. PILLSBURY.
ROBERT F. HAND.
JAS. KENNEDY.
H. W. WARLEY.
JOHN G. TAWRESBY.
E. PALMSTIERNA.
E. EGGERT.
A. H. SAASTAMOINEN.
B. BRANDT.
JEAN MARIE.
A. DE BERLHE.
H. F. OLIVER.
F. W. BATE.
ALFRED J. DANIEL.
JOHN T. EDWARDS.
ERNEST W. GLOVER.
NORMAN HILL.
C. HIPWOOD.

PROTOCOLE FINAL.

Au moment de signer la Convention Internationale sur les Lignes de Charge qui est conclue ce jour, les Plénipotentiaires soussignés ont convenu ce qui suit :

I.

Les navires affectés uniquement à des voyages soit sur les Grands Lacs de l'Amérique du Nord, soit dans d'autres eaux intérieures, doivent être considérés comme ne rentrant pas dans le champ d'application de la Convention.

II.

La présente Convention ne s'applique pas aux navires existants du type « lumber schooner » pourvus soit d'une machine motrice (aidée ou non par une voilure), soit d'une voilure seule appartenant aux Etats-Unis d'Amérique et à la France.

III.

A la requête des Etats-Unis d'Amérique, le Gouvernement du Royaume-Uni de la Grande-Bretagne et de l'Irlande du Nord devra, à un moment quelconque au cours de la période de cinq ans mentionnée à l'Article 20, réunir une Conférence à laquelle prendront part les Gouvernements contractants des pays qui possèdent des navires à citernes afin de discuter les questions concernant le franc-bord de ces navires.

Les Gouvernements contractants ne souleveront aucune objection aux modifications des prescriptions de la présente Convention en ce qui concerne les lignes de charge qui peuvent être arrêtées dans une telle Conférence sous la réserve toutefois que les décisions prises soient communiquées aux Gouvernements signataires de la présente Convention et qu'aucune objection ne soit reçue par le Gouvernement du Royaume-Uni de la Grande-Bretagne et de l'Irlande du Nord dans un délai de six mois après envoi de la communication sus-visée.

En témoignage de quoi les Plénipotentiaires soussignés ont rédigé ce Protocole final, lequel aura la même force et la même validité que si ces dispositions avaient été insérées dans le texte de la Convention.

Gedaan te Londen dezen vijfden dag van Juli 1930 in één enkel exemplaar, dat nedergelegd zal blijven in de archieven van de Regeering van het Vereenigd Koninkrijk van Groot-Britannië en Noord-Ierland, die voor eensluidend gewaarmerkte afschriften daarvan aan alle onderteekenende Regeeringen zal doen toekomen.

J. FOSTER KING.
J. MONTGOMERIE.
CHARLES J. O. SANDERS.
W. R. SPENCE.
A. SPENCER.
N. G. LELY.
G. L. CORBETT.
NOWROJEE DADABHOY ALLBLESS.
KAVAS OOKERJEE.
J. S. PAGE.
EMIL KROGH.
AAGE H. LARSEN.
H. P. HAGELBERG.
GIULIO INGIANNI.
GIUSEPPE CANTU.
S. NAKAYAMA.
S. IWAI.
A. OZOLS.
G. LUDERS DE NEGRI.
E. BRYN.
J. SCHÖNHEYDER.
THOMAS M. WILFORD.
C. HOLDSWORTH.
C. FOCK.
A. VAN DRIEL.
JOH. BRAUTIGAM.
LANGELER.
J. R. WIERDSMA.
M. D. FAURA.
A. POKLEWSKI-KOZIELL.
B. BAGNIEWSKI.
THOMAZ RIBEIRO DE MELLO.
CARLOS THEODORO DA COSTA.
D. BOGOMOLOFF.
S. HORACIO CARISIMO.
T. C. GIANNINI.

SLOT-PROTOCOL.

Op het oogenblik van onderteekening van het Internationaal Verdrag betreffende de Uitwatering, dat heden werd gesloten, zijn de Gevolmachtigde onderteekenaars overeengekomen, hetgeen volgt :

I.

Het Verdrag wordt beschouwd niet van toepassing te zijn op schepen, welke uitsluitend gebezigd worden voor de vaart op de Groote Meren van Noord-Amerika en op schepen, welke in andere binnenwateren worden gebezigd.

II.

Dit Verdrag wordt niet toegepast op bestaande schepen van het « lumber schooner » type in de Vereenigde Staten van Amerika en in Frankrijk, zoowel voor zoover betreft, die, welke werktuiglijk (met of zonder zeilen) of slechts door zeilen worden voortbewogen.

III.

De Regeering van het Vereenigd Koninkrijk van Groot-Britannië en Noord-Ierland zal zoodra de Vereenigde Staten van Amerika binnen den termijn van vijf jaar, als in artikel 20 vermeld, dit verzoeken, eene Conferentie bijeenroepen van de Verdragsluitende Regeeringen van landen, welke tankschepen bezitten, ten einde onderwerpen betreffende het vrijboord van tankschepen te bespreken.

De Verdragsluitende Regeeringen zullen geen enkel bezwaar maken, indien de bepalingen betreffende de Uitwatering van tankschepen in dit Verdrag op grond van besluiten van zoodanige Conferentie mochten worden gewijzigd, met dien verstande, dat de dan genomen besluiten aanstonds aan de onderteekenende Regeeringen van dit Verdrag zullen worden medegedeeld en binnen zes maanden na de verzending van zulk eene mededeeling geen bezwaren hier tegen door de Regeering van het Vereenigd Koninkrijk van Groot-Britannië en Noord-Ierland zullen zijn ontvangen.

Ter getuigenis waarvan de Gevolmachtigden dit Slotprotocol hebben opgesteld, hetgeen dezelfde kracht en dezelfde geldigheid zal hebben alsof de hierin vervatte bepalingen in den tekst van het Verdrag, waarbij het behoort, waren opgenomen.

Fait à Londres, ce cinquième jour du mois de juillet 1930, en un seul exemplaire, qui sera déposé dans les archives du Gouvernement du Royaume-Uni de la Grande-Bretagne et de l'Irlande du Nord, qui en transmettra des copies certifiées conformes à tous les Gouvernements signataires.

Gedaan te Londen dezen vijftien dag van Juli 1930 in één exemplaar, dat nedergelegd zal worden in de archieven van de Regeering van het Vereenigd Koninkrijk van Groot-Britannië en Noord-Ierland, die voor eensluidend gewaarmerkte afschriften daarvan aan alle ondertteekende Regeeringen zal doen toekomen.

(L. S.) GUSTAV KOENIGS.
WALTER LAAS.
KARL STURM.
H. P. CAYLEY.
V. C. DUFFY.
R. GRIMARD.
A. JOHNSTON.
OSCAR BUNSTER.
GUILLERMO PATTERSON.
EMIL KROGH.
AAGE H. LARSEN.
H. P. HAGELBERG.
OCTAVIANO M. BARGA.
SEAN DULCHAONTIGH.
T. J. HEGARTY.
HERBERT B. WALKER.
DAVID ARNOTT.
LAURENS PRIOR.
HOWARD C. TOWLE.
ALBERT F. PILLSBURY.
ROBERT F. HAND.
JAS. KENNEDY.
H. W. WARLEY.
JOHN G. TAWRESEY.

E. PALMSTIERNA.
E. EGGERT.
A. H. SAASTAMOINEN.
B. BRANDT.
JEAN MARIE.
A. DE BERLHE.
H. F. OLIVER.
F. W. BATE.
ALFRED J. DANIEL.
JOHN T. EDWARDS.
ERNEST W. GLOVER.
NORMAN HILL.
C. HIPWOOD.
J. FOSTER KING.
J. MONTGOMERIE.
CHARLES J. O. SANDERS.
W. R. SPENCE.
A. SPENCER.
N. G. LELY.
G. L. CORBETT.
NOWROJEE DADABHOY ALLBLESS.
KAVAS OOKERJEE.
J. S. PAGE.
EMIL KROGH.

AAGE H. LARSEN.
H. P. HAGELBERG.
GIULIO INGIANNI.
GIUSEPPE CANTU.
S. NAKAYAMA.
S. IWAI.
A. OZOLS.
G. LUDERS DE NEGRI.
E. BRYN.
J. SCHÖNHEYDER.
THOMAS M. WILFORD.
C. HOLDSWORTH.
C. FOCK.
A. VAN DRIEL.
JOH. BRAUTIGAM.
LANGELER.
J. R. WIERDSMA.
M. D. FAURA.
A. POKLEWSKI-KOZIELL.
B. BAGNIEWSKI.
THOMAS RIBEIRO DE MELLO.
CARLOS THEODORO DA COSTA.
D. BOGOMOLOFF.
S. HORACIO CARISIMO.
T. C. GIANNINI.

ANNEXE I.

Règles pour la détermination des Lignes de Charge maxima des Navires de Commerce.

PREMIERE PARTIE. — GÉNÉRALITÉS.

Les règles suivantes supposent avant tout que la nature et l'arrimage de la cargaison, du lest, etc., sont tels qu'ils assurent au navire une stabilité suffisante.

Règle I.

Définitions.

L'apour. L'expression « vapeur » comprend tout navire pourvu d'un moyen suffisant de propulsion mécanique à l'exception des navires qui ont une surface de voilure telle qu'elle soit suffisante pour pouvoir naviguer à la voile seule.

Un navire pourvu d'un moyen de propulsion mécanique et d'une surface de voilure ne lui permettant pas de naviguer à la voile seule peut avoir une ligne de charge assignée conformément à la Table de franc-bord pour les vapeurs.

Une allège, un chaland ou tout autre navire sans moyen de propulsion, lorsqu'il est remorqué, doit avoir une ligne de charge assignée conformément à la Table de franc-bord pour les vapeurs.

Voilier. L'expression « voilier » comprend tout navire qui possède une surface de voilure suffisante pour naviguer à la voile seule, qu'il soit ou non muni d'appareils de propulsion mécanique.

Navire à pont découvert. Un navire à pont découvert est un navire qui n'a pas de superstructure sur le pont de franc-bord.

Superstructure. Une superstructure est une construction pontée sur le pont de franc-bord et qui s'étend sur toute la largeur du navire; une demi-dunette est considérée comme une superstructure.

Franc-bord. Le franc-bord assigné est la distance mesurée verticalement sur les flancs du navire et au milieu de sa longueur à partir de l'arête supérieure de la ligne de pont jusqu'à l'arête supérieure de la ligne de charge.

Pont de franc-bord. Le pont de franc-bord est celui à partir duquel le franc-bord est mesuré; c'est le pont complet le plus élevé possédant, pour toutes les ouvertures situées sur la partie exposée, des moyens permanents de fermeture répondant aux prescriptions des Règles VIII à XVI. Le pont de franc-bord est le pont supérieur dans les navires à pont découvert et dans les navires ayant des superstructures détachées.

Dans les navires ayant un pont de franc-bord discontinu, à l'intérieur de superstructures qui ne sont pas entièrement closes, ou qui ne sont pas munies de dispositifs de fermeture de la Classe I, la partie la plus basse du pont, au-dessous du pont de superstructure, doit être considérée comme le pont de franc-bord.

Milieu du navire. Le milieu du navire est le milieu de la longueur de la flottaison en charge au franc-bord d'été ainsi qu'elle est définie à la Règle XXXII.

BIJLAGE I.

Voorschriften voor de vaststelling van het minimum Vrijboord van Handelsschepen.

DEEL I. — ALGEMEEN.

De Voorschriften zijn gemaakt, in de onderstelling, dat de aard en stuwung van lading, ballast, enz., zoodanig zijn, dat eene voldoende mate van stabiliteit van het schip gewaarborgd is.

Voorschrift I.

Omschrijvingen.

Stoomschip. De uitdrukking « stoomschip » omvat alle schepen, welke voldoende middelen tot werktuiglijke voortstuwing bezitten, behalve wanneer zij een voldoende zeiloppervlak hebben om uitsluitend door zeilen te worden voortbewogen.

Een schip, dat voorzien is van werktuiglijke middelen tot voortstuwing en met een zeiloppervlak, dat onvoldoende is om het vaartuig uitsluitend met zeilen voort te bewegen, kan eene uitwatering krijgen volgens Deel III van deze Voorschriften.

Een lichter, sleepkaan of ander schip zonder onafhankelijke voortstuwingsmiddelen zal in geval van gesleept vervoer eene uitwatering krijgen volgens Deel III van deze Voorschriften.

Zeilschip. De uitdrukking « zeilschip » omvat alle schepen, welke van voldoende zeiloppervlak zijn voorzien om uitsluitend door middel van zeilen te worden voortgestuwd, ongeacht of zij voorzien zijn van middelen tot werktuiglijke voortstuwing of niet.

Gladdekschepen. Een gladdekschip is een schip zonder bovenbouw op het vrijboorddek.

Bovenbouw. Een bovenbouw wordt verstaan eene overdekte constructie op het vrijboorddek, welke zich van boord tot boord uitstrekt. Een verhoogd halfdek wordt beschouwd als een bovenbouw.

Vrijboord. Het vastgestelde vrijboord is de afstand van de bovenzijde van de deklijn tot het uitwateringsmerk loodrecht langs het scheepsboord gemeten.

Vrijboorddek. Het vrijboorddek is het dek vanwaar het vrijboord wordt gemeten en is het bovenste doorlopende dek, dat voorzien is van permanente middelen tot sluiting van alle openingen in de aan weer en wind blootgestelde gedeelten volgens de Voorschriften VIII tot XVI. Het is het bovendeck in gladdekschepen en in schepen met niet doorlopenden bovenbouw.

In schepen, welke binnen een bovenbouw, welke niet intact is of welke niet is voorzien van sluitingsmiddelen volgens Klasse I, niet doorlopende vrijboorddekken hebben, wordt het laagste gedeelte van het dek onder het dek van den bovenbouw als vrijboorddek beschouwd.

Midscheeps. Midscheeps is het midden der lengte van de waterlijn op zomervrijboord, volgens Voorschrift XXXII bepaald.

Règle II.

Ligne de pont.

La ligne de pont est une ligne horizontale ayant 300 millimètres de longueur et 25 millimètres d'épaisseur. Elle doit être marquée au milieu du navire et de chaque bord. Son arête supérieure doit coïncider avec la ligne d'intersection de la face supérieure du pont de franc-bord prolongée avec la surface extérieure du bordé (voir figure 1). Lorsque le pont est partiellement recouvert de bois au milieu du navire, l'arête supérieure de la ligne de pont doit coïncider avec la ligne d'intersection du prolongement de la face supérieure du revêtement du pont au milieu du navire avec la face extérieure du bordé.

Règle III.

Disque de franc-bord.

Le disque de franc-bord a un diamètre de 300 millimètres. Il est coupé par une ligne horizontale de 460 millimètres de longueur et de 25 millimètres d'épaisseur, dont l'arête supérieure passe par le centre du disque. Le disque doit être marqué au milieu du navire, au-dessous de la ligne de pont.

Règle IV.

Lignes employées conjointement avec le disque.

Les lignes indiquant la ligne de charge maximum dans les différentes circonstances et pour les différentes saisons (voir Annexe II) sont des lignes horizontales ayant 250 millimètres de longueur et 25 millimètres d'épaisseur, disposées perpendiculairement à une ligne verticale placée à 540 millimètres à l'avant du centre du disque (voir figure 1).

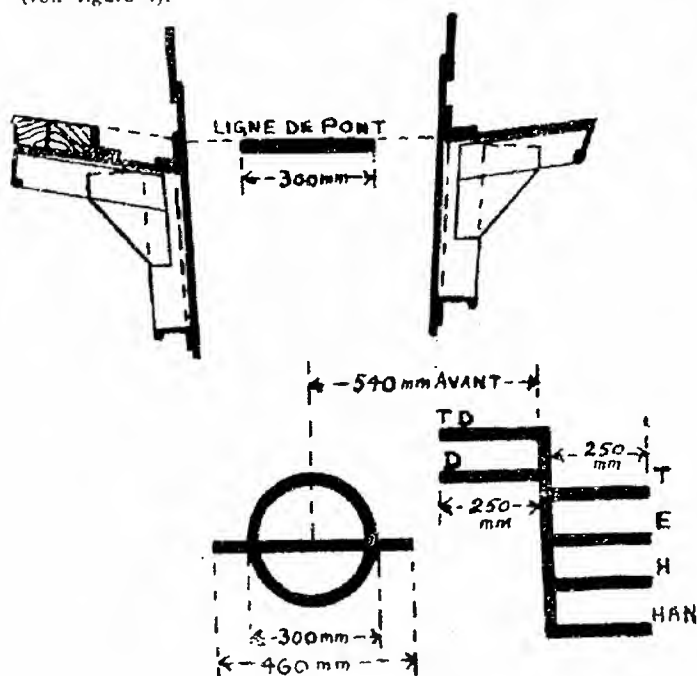


FIGURE 1.

Les lignes employées sont les suivantes :

Ligne de charge d'été. La ligne de charge d'été est indiquée par l'arête supérieure de la ligne passant par le centre du disque et par l'arête supérieure d'une ligne marquée E.

Ligne de charge d'hiver. La ligne de charge d'hiver est indiquée par l'arête supérieure d'une ligne marquée H.

Ligne de charge pour l'Atlantique Nord. La ligne de charge d'hiver dans l'Atlantique Nord est indiquée par l'arête supérieure d'une ligne marquée H. A. N.

Ligne de charge tropicale. La ligne de charge tropicale est indiquée par l'arête supérieure d'une ligne marquée T.

Lignes de charge d'eau douce. La ligne de charge d'eau douce en été est indiquée par l'arête supérieure d'une ligne marquée D. La différence entre la ligne de charge d'eau douce en été et la ligne de charge d'été représente la correction qui doit être apportée lorsqu'on prend en eau douce un chargement qui correspond à une des autres lignes de charge (*). La ligne de charge tropicale en eau douce est indiquée par l'arête supérieure d'une ligne marquée T. D.

(*) Lorsque des navires de mer naviguent dans une rivière ou dans des eaux intérieures, il est permis d'augmenter le chargement du navire d'une quantité qui correspond au poids du combustible, etc., nécessaire à la consommation entre le point de départ et la mer libre.

Voorschrift II.

Deklijn.

De deklin is eene horizontale lijn van eene lengte van 300 millimeter en eene dikte van 25 millimeter. Zij wordt midscheeps aan elke zijde van het schip gemerkt en haar bovenkant valt samen met de snijlijn van het doorgestrookte bovenvlak van het vrijboorddek met de buitenzijde van de huid. (Zie afbeelding 1.) Wanneer midscheeps een gedeeltelijk houten dek is aangebracht, moet de bovenkant van de deklin samenvallen met de snijlijn van het doorgestrookte bovenvlak van de dekdeelen midscheeps met de buitenzijde van de huid.

Voorschrift III.

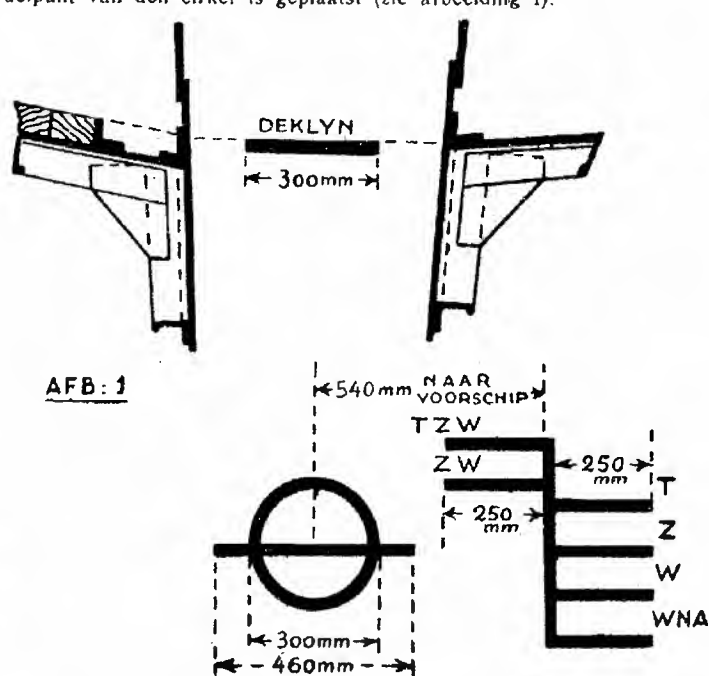
De Cirkel van het Uitwateringsmerk.

De cirkel van het uitwateringsmerk heeft eene middellijn van 300 millimeter en wordt gesneden door eene horizontale lijn met eene lengte van 460 millimeter en 25 millimeter dikte, welker bovenzijde door het middelpunt van den cirkel gaat. De cirkel wordt midscheeps onder de deklin geplaatst.

Voorschrift IV.

Lijnen in verband met den cirkel te gebruiken.

De lijnen welke de diepste aflading in verschillende omstandigheden en voor verschillende jaargetijden (zie Aanhangsel I) aanduiden, moeten horizontale lijnen zijn met eene lengte van 250 millimeter en eene dikte van 25 millimeter. Zij beginnen bij en staan loodrecht op eene verticale lijn, welke 540 millimeter vóór het middelpunt van den cirkel is geplaatst (zie afbeelding 1).



De volgende lijnen worden gebruikt :

Lijn voor Zomer Uitwatering. De Zomer Uitwatering wordt aangeduid door den bovenkant van de lijn, welke gaat door het midden van den cirkel en ook door eene lijn gemerkt Z.

Lijn voor Winter Uitwatering. De Winter Uitwatering wordt aangeduid door den bovenkant van eene lijn gemerkt W.

Lijn voor Noord-Atlantische Winter Uitwatering. De Noord-Atlantische Winter Uitwatering wordt aangeduid door den bovenkant van eene lijn gemerkt W N A.

Lijn voor Tropische Uitwatering. De Tropische Uitwatering wordt aangeduid door den bovenkant van eene lijn gemerkt T.

Lijnen voor Zoetwater Uitwatering. De Zoetwater Uitwatering in den Zomer wordt aangeduid door den bovenkant van eene lijn gemerkt Z W. Het verschil tusschen de Zoetwater Uitwatering in den Zomer en de Zomer Uitwatering is de correctie die moet worden toegepast voor het laden in zoet water bij andere lijnen van uitwatering. De Tropische Zoetwatering Uitwatering wordt aangeduid door den bovenkant van eene lijn gemerkt T Z W (1).

(1) Wanneer zeeschepen eene rivier of een binnenwater bevaren, is het geoorloofd zooveel dieper af te laden als overeenkomt met het gewicht aan brandstof, enz., dat verbruikt wordt tusschen de plaats van vertrek en de open zee.

Règle V.*Marque de l'Autorité habilitée pour l'assignation des francs-bords.*

L'Autorité habilitée pour l'assignation des francs-bords peut être indiquée par des lettres ayant environ 115 millimètres de hauteur et 75 millimètres de largeur inscrites de part et d'autre du disque et au-dessus de la ligne passant par son centre.

Règle VI.*Détails du marquage.*

Le disque, les lignes et les lettres doivent être peints en blanc ou en jaune sur fond sombre, ou en noir sur fond clair. Elles doivent être soigneusement entaillées ou centrées au pointeau sur les flancs des navires en fer et en acier. Sur les navires en bois, elles doivent être entaillées dans les bordages à une profondeur d'au moins 3 millimètres. Les marques doivent être bien visibles et, si cela est nécessaire, des dispositions spéciales doivent être prises à cet effet.

Règle VII.*Vérification des marques.*

Le certificat international de franc-bord ne doit pas être délivré avant qu'un expert de l'Autorité habilitée pour l'assignation des francs-bords (agissant en vertu des dispositions de l'Article 9 de la présente Convention) ait certifié que ces marques sont indiquées de façon correcte et durable sur les murailles du navire.

DEUXIEME PARTIE. — CONDITIONS D'ASSIGNATION DES LIGNES DE CHARGE.

Les lignes de charge ne peuvent être assignées qu'à la condition que le navire soit de construction efficace et que l'on ait pris des dispositions propres à assurer sa protection et celle de l'équipage.

Les règles VIII à XXXI s'appliquent aux navires auxquels les francs-bords minima sont assignés. Pour les navires auxquels des francs-bords plus grands sont assignés, la protection doit avoir la même efficacité relative.

OUVERTURES DANS LES PONTS DE FRANC-BORD ET DE SUPERSTRUCTURES.**Règle VIII.***Panneaux de charge et autres panneaux non protégés par des superstructures.*

La construction et l'installation des panneaux de charge et des autres ouvertures dans les parties exposées des ponts de franc-bord et de superstructures doivent être au moins équivalentes à la construction et l'installation type définies par les Règles IX à XVI.

Règle IX.*Hiloirs de panneaux.*

Les hiloirs de panneaux situés sur les ponts de franc-bord doivent avoir une hauteur au moins égale à 610 millimètres au-dessus du pont. Les hiloirs situés sur les ponts de superstructures doivent avoir une hauteur au moins égale à 610 millimètres au-dessus du pont si elles se trouvent dans le quart avant de la longueur du navire à partir de l'étrave et au moins égale à 460 millimètres si elles se trouvent ailleurs.

Les hiloirs doivent être en acier et de solide construction. Lorsque la hauteur exigée est de 610 millimètres, elles doivent être munies d'un renfort horizontal efficace placé à une distance au plus égale à 255 millimètres au-dessous de l'arête supérieure de l'hiloir, et de goussets ou de montants efficaces établis entre ce renfort et le pont à des intervalles ne dépassant pas 3^m05. Lorsque les hiloirs à l'extrémité des panneaux sont protégées, les exigences ci-dessus peuvent être modifiées.

Règle X.*Panneaux de fermeture.*

Les panneaux de fermeture des hiloirs exposés doivent être efficaces et, lorsqu'ils sont en bois, l'épaisseur nette doit être d'au moins 60 millimètres pour une portée au plus égale à 1^m52. La largeur de chaque surface de portage pour tous ces panneaux de fermeture doit être au moins égale à 65 millimètres.

Règle XI.*Barrots mobiles et galiotes de panneaux.*

Quand on emploie des panneaux en bois, les barrots mobiles et les galiotes de panneaux doivent avoir les échantillons et l'écartement donnés dans la Table I, si la hauteur exigée pour les hiloirs est de 610 millimètres et ceux indiqués dans la Table II, si la hauteur exigée est de 460 millimètres. Les cornières de renfort armant le bord supérieur doivent s'étendre sans interruption sur toute la longueur de chaque barrot; les galiotes en bois doivent être garnies d'une tôle d'acier à tous les points de portage.

Voorschrift V.*Aanduiding van het Lichaam, dat de uitwatering vaststelt.*

Het lichaam dat de Uitwatering vaststelt, kan worden aangeduid door letters van ongeveer 115 bij 75 millimeter naast den cirkel en boven de middellijn aangebracht.

Voorschrift VI.*Bijzonderheden betreffende het aanbrengen van het merk.*

De cirkel, lijnen en letters moeten in wit of geel op donkeren grond of in zwart op lichten grond worden aangebracht.

Zij moeten bovendien op de boorden van ijzeren of stalen schepen zorgvuldig ingehakt of met een kornnagel ingeslagen zijn en op houten schepen moeten zij ten minste 3 millimeter diep in de huidbeplanking ingesneden zijn. De merken moeten goed zichtbaar zijn en daartoe moeten zoo noodig bijzondere maatregelen worden genomen.

Voorschrift VII.*Verificatie van de merken.*

Het Internationaal Uitwateringsecertificaat wordt niet voor een schip uitgereikt, voordat een ambtenaar van het bevoegde Lichaam, dat de uitwatering vaststelt, handelend krachtens de bepalingen van Artikel 9 van dit Verdrag, zich heeft overtuigd dat de merken juist en onuitwisbaar op de scheepsboorden zijn aangebracht.

DEEL II. — VOORWAARDEN WAARONDER DE UITWATERING WORDT VASTGESTELD.

De vaststelling van de uitwatering geschiedt onder voorwaarde dat het schip voldoende sterk gebouwd is en dat maatregelen zijn genomen om schip en bemanning doeltreffend te beschermen.

De Voorschriften VIII tot en met XXXI zijn van toepassing op schepen aan welke het minimum vrijboord wordt toegekend.

Op schepen waarvoor een grooter vrijboord wordt vastgesteld, moet de bescherming naar verhouding even doeltreffend zijn.

OPENINGEN IN VRIJBOORD- EN BOVENBOUWDEKKEN.**Voorschrift VIII.***Laad- en andere hoofden, welke niet door een bovenbouw beschermd zijn.*

De bouw en inrichting van laad- en andere hoofden op blootgestelde plaatsen op vrijboord- en bovenbouwdekken moeten ten minste gelijkwaardig zijn met de normen welke zijn vastgesteld in de Voorschriften IX tot en met XVI.

Voorschrift IX.*Laadhoofden.*

De hoogte van laadhoofden op vrijboorddekken moet ten minste 610 millimeter boven het dek bedragen. De hoogte van hoofden op dekken van den bovenbouw moet ten minste 610 millimeter boven het dek bedragen, wanneer zij binnen een vierde gedeelte van de scheepslengte van den voorsteven zijn gelegen en ten minste 460 millimeter, indien zij elders zijn gelegen.

De hoofden moeten van staal deugdelijk samengesteld zijn en, wanneer zij 610 millimeter hoog moeten zijn, moeten zij van eene deugdelijke horizontale verstijving zijn voorzien, welke niet lager dan 255 millimeter onder den bovenrand is aangebracht en welke op afstanden, niet grooter dan 3^m05, van deugdelijke knieën of steunen tusschen die verstijving en het dek is voorzien. Wanneer de eindhoofdplaten beschermd zijn, kunnen deze eischen worden gewijzigd.

Voorschrift X.*Laadhoofdluiken.*

Luiken voor blootgestelde luikopeningen moeten deugdelijk zijn en, indien zij van hout zijn vervaardigd, moet de dikte na afwerking ten minste 60 millimeter bedragen voor eene spanning van niet meer van 1^m52. De breedte van elk draagvlak moet voor deze luiken ten minste 65 millimeter bedragen.

Voorschrift XI.*Luikschilden en langsmarkels.*

Wanneer houten luiken worden toegepast, moeten de luikschilden en de langsmarkels de afmetingen hebben en op onderlinge afstanden liggen, als in Tabel I is aangegeven, indien de hoofden 610 millimeter hoog moeten zijn en als in Tabel II is aangegeven, indien de hoofden 460 millimeter hoog moeten zijn. De versterkingshoekstalen op den bovenrand moeten onafgebroken over de geheele lengte van elk schip doorlopen. Houten langsmarkels moeten op alle draagvlakken van staalbeslag voorzien zijn.

TABLE I.

(Haloires de 610 millimètres de hauteur)

Barrots mobiles et galiotes de panneaux pour les navires ayant une longueur égale ou supérieure à 61 mètres (1).

BARROTS MOBILES.

Largeur du panneau	Armatures	Barrots mobiles avec galiotes			Barrots mobiles sans galiotes	
		Écartement d'axe en axe			Écartement d'axe en axe	
		1,85 m.	2,44 m.	3,05 m.	1,22 m.	1,52 m.
Mètres	Millimètres	Millimètres	Millimètres	Millimètres	Millimètres	Millimètres
5,05	75 × 75 × 10 C	280 × 7,5 T	305 × 8 T	356 × 8,5 T	250 × 11,5 TB	254 × 12,5 TB
5,66	75 × 75 × 10 C	305 × 8 T	356 × 8,5 T	452 × 9 T	280 × 12,5 TB	305 × 12,5 TB
4,27	75 × 75 × 10,5 C	356 × 8,5 T	452 × 9 T	508 × 9,5 T	305 × 12,5 TB	305 × 8 T
4,88	90 × 75 × 10,5 C	406 × 9 T	485 × 9,5 T	559 × 9,5 T	305 × 8 T	356 × 8,5 T
5,49	100 × 75 × 11 C	457 × 9 T	555 × 9,5 T	655 × 10 T	356 × 8,5 T	406 × 9 T
6,10	100 × 75 × 11 C	508 × 9,5 T	610 × 10 T	711 × 10,5 T	381 × 8,5 T	457 × 9 T
6,71	115 × 75 × 11,5 C	559 × 9,5 T	660 × 10,5 T	762 × 11 T	406 × 9 T	485 × 9 T
7,32	150 × 90 × 11,5 C	584 × 10 T	711 × 10,5 T	815 × 11 T	452 × 9 T	508 × 9,5 T
7,93	140 × 90 × 12 C	610 × 10 T	756 × 10,5 T	864 × 11,5 T	457 × 9 T	555 × 9,5 T
8,54	150 × 90 × 12,5 C	655 × 10 T	787 × 11 T	915 × 12 T	485 × 9,5 T	559 × 9,5 T
9,14	150 × 90 × 15 C	660 × 10,5 T	815 × 11 T	965 × 12 T	508 × 9,5 T	584 × 10 T

GALIOTES.

Longueur des galiotes	Armature	Tôle à boudin — Galiotes centrales			Cornières à boudin — Galiotes latérales		
		Écartement d'axe en axe			Écartement d'axe en axe		
		0,91 m.	1,22 m.	1,52 m.	0,91 m.	1,22 m.	1,52 m.
Mètres	Millimètres	Millimètres	Millimètres	Millimètres	Millimètres	Millimètres	Millimètres
1,85	65 × 65 × 9	150 × 9	165 × 9,5	180 × 9,5	150 × 75 × 9,5	165 × 90 × 9,5	180 × 90 × 9,5
2,44	65 × 65 × 9,5	180 × 10,5	200 × 11	250 × 11	180 × 90 × 10,5	200 × 75 × 11	250 × 90 × 11
3,05	65 × 65 × 10	200 × 12,5	240 × 12,5	280 × 12,5	200 × 90 × 12,5	240 × 90 × 12,5	280 × 90 × 12,5

Longueur des galiotes	Galiotes centrales en bois						Galiotes latérales en bois					
	Écartement d'axe en axe						Écartement d'axe en axe					
	0,91 m.		1,22 m.		1,52 m.		0,91 m.		1,22 m.		1,52 m.	
	H	L	H	L	H	L	H	L	H	L	H	L
1,85	140	180	150	180	165	180	140	140	150	150	165	150
2,44	165	180	190	180	200	180	165	165	190	180	200	180
3,05	200	180	215	200	250	250	200	180	215	200	250	250

C = Cornière ordinaire. TB = Tôle à boudin. T = Tôle. H = Hauteur. L = Largeur.

La hauteur des barrots mobiles est la hauteur au milieu de leur longueur. Elle est mesurée depuis l'armature supérieure jusqu'au bord inférieur. La hauteur des galiotes est mesurée depuis la face inférieure des panneaux de fermeture jusqu'au bord inférieur. Pour des longueurs et écartements intermédiaires les dimensions sont obtenues par interpolation. Lorsque l'emploi de tôles est exigé, deux cornières ayant les dimensions spécifiques pour les armatures doivent être placées à la partie haute et à la partie basse du barrot mobile. Lorsque des tôles à boudin sont exigées, deux cornières ayant les dimensions exigées pour les armatures doivent être placées à la partie supérieure du barrot mobile ou de la galiote. Lorsque des cornières à boudin sont exigées, une cornière ayant les dimensions exigées pour les armatures doit être placée à la partie haute. Lorsque les largeurs exigées pour les pannes d'une cornière sont différentes, la panne la plus large doit être disposée horizontalement.

(1) Dans les navires dont la longueur ne dépasse pas 30,50 m. la hauteur des barrots mobiles constitués par des tôles et des cornières peut être égale à 60 p. c. de la hauteur donnée à la table; la hauteur des barrots mobiles et des galiotes en acier constitués par une cornière à boudin ou par une tôle à boudin peut être égale à 80 p. c. de la hauteur donnée à la table; l'épaisseur des tôles, cornières à boudin et tôles à boudin doit être celle qui correspond, dans la table, à la hauteur réduite, sans toutefois que cette épaisseur puisse être inférieure à 7,5 mm. Les hauteurs et les largeurs des galiotes en bois peuvent être égales à 80 p. c. des dimensions données à la table pour les galiotes latérales; mais les galiotes centrales ne doivent pas avoir une largeur inférieure à 165 millimètres. Dans les navires dont la longueur est comprise entre 30,50 m. et 61 mètres les dimensions des barrots et des galiotes doivent être déterminées par interpolation linéaire.

TABEL I.

(Hoogte der luikhoofden 640 millimeter.)

Luikschilden en langsmarkels voor schepen met eene lengte van 61 meter of meer (1).

LUIKSCHILDEN.

Wijde der luikopening	Beslag	Luikschilden met langsmarkels			Luikschilden zonder langsmarkels	
		Afstand van hart tot hart			Afstand van hart tot hart	
		1,83 m.	2,44 m.	3,05 m.	1,22 m.	1,52 m.
Meters	Millimeters	Millimeters	Millimeters	Millimeters	Millimeters	Millimeters
3,05	75 × 75 × 10 HS	280 × 7,5 P	305 × 8 P	336 × 8,5 P	250 × 11,5 BP	254 × 12,5 BP
3,66	75 × 75 × 10 HS	305 × 8 P	336 × 8,5 P	452 × 9 P	280 × 12,5 BP	305 × 12,5 BP
4,27	75 × 75 × 10,5 HS	336 × 8,5 P	452 × 9 P	308 × 9,5 P	305 × 12,5 BP	305 × 8 P
4,88	90 × 75 × 10,5 HS	406 × 9 P	485 × 9,5 P	359 × 9,5 P	305 × 8 P	336 × 8,5 P
5,49	100 × 75 × 11 HS	457 × 9 P	355 × 9,5 P	655 × 10 P	336 × 8,5 P	406 × 9 P
6,10	100 × 75 × 11 HS	508 × 9,5 P	610 × 10 P	711 × 10,5 P	384 × 8,5 P	457 × 9 P
6,71	115 × 75 × 11,5 HS	559 × 9,5 P	660 × 10,5 P	762 × 11 P	406 × 9 P	485 × 9 P
7,32	150 × 90 × 11,5 HS	584 × 10 P	711 × 10,5 P	815 × 11 P	432 × 9 P	508 × 9,5 P
7,93	140 × 90 × 12 HS	610 × 10 P	756 × 10,5 P	864 × 11,5 P	457 × 9 P	535 × 9,5 P
8,54	150 × 90 × 12,5 HS	635 × 10 P	787 × 11 P	915 × 12 P	483 × 9,5 P	559 × 9,5 P
9,14	150 × 90 × 15 HS	660 × 10,5 P	815 × 11 P	965 × 12 P	508 × 9,5 P	584 × 10 P

LANGSMARKELS.

Lengte van langsmarkels	Beslag	Bulbplaat — Middenmarkels			Bulbhoekstaal — Zijmarkels		
		Afstand van hart tot hart			Afstand van hart tot hart		
		0,91 m.	1,22 m.	1,52 m.	0,91 m.	1,22 m.	1,52 m.
Meters	Millimeters	Millimeters	Millimeters	Millimeters	Millimeters	Millimeters	Millimeters
1,83	65 × 65 × 9	150 × 9	165 × 9,5	180 × 9,5	150 × 75 × 9,5	165 × 90 × 9,5	180 × 90 × 9,5
2,44	65 × 65 × 9,5	180 × 10,5	200 × 11	250 × 11	180 × 90 × 10,5	200 × 75 × 11	250 × 90 × 11
3,05	65 × 65 × 10	200 × 12,5	240 × 12,5	280 × 12,5	200 × 90 × 12,5	240 × 90 × 12,5	280 × 90 × 12,5

Lengte van Langsmarkels	Houten middenmarkels						Houten zijmarkels					
	Afstand van hart tot hart						Afstand van hart tot hart					
	0,91 m.		1,22 m.		1,52 m.		0,91 m.		1,22 m.		1,52 m.	
	H	B	H	B	H	B	H	B	H	B	H	B
1,83	140	180	150	180	165	180	140	140	150	180	165	150
2,44	165	180	190	180	200	180	165	165	190	180	200	180
3,05	200	180	215	200	250	250	200	180	215	200	250	250

HS — Hoekstaal. BP — Bulbplaat. P — Plaat. H — Hoogte. B — Breedte.

De hoogte der schilden wordt in het midden van hunne lengte en van den bovenkant van het bovenste daarop geklonken hoekstaal tot den onderkant gemeten. De hoogte der langsmarkels wordt van de onderzijde der luiken tot den onderkant gemeten. Voor tusschengelagen lengten en afstanden worden de afmetingen door interpolatie bepaald. Wanneer platen zijn voorgeschreven, moeten twee hoekstalen van het profiel, als voor het beslag is aangegeven, aan den bovenkant en aan den onderkant van het schild worden aangebracht. Wanneer bulbplaten zijn voorgeschreven, moeten twee hoekstalen aan den bovenkant van het schild of den merkel worden aangebracht. Wanneer bulbhoekstalen zijn voorgeschreven moet één hoekstaal van een profiel, als voor het beslag is aangegeven, tegen den bovenkant van het profiel worden aangebracht. Wanneer de voorgeschreven flenzen van een hoekstaal verschillende afmetingen hebben, moet de grootste flens horizontaal zijn.

(1) In schepen, welker lengte 30,50 m. niet te boven gaat, mag de hoogte van uit plaat en hoekstalen samengestelde schilden 60 t. h. van de hierboven vermelde hoogten bedragen; de hoogten van schilden en langsmarkels, welke uit bulbhoekstaal en gewoon hoekstaal zijn samengesteld, mogen 80 t. h. bedragen van de hierboven vermelde hoogten; de dikte van platen, bulbhoekstalen en bulbplaten moeten overeenkomen met de dikten, die in de tabel voor de gereduceerde hoogten, doch met een minimum van 7,5 mm. zijn aangegeven; de hoogten en breedten van houten langsmarkels mogen 80 t. h. bedragen van die, welke in de tabellen voor zijmarkels zijn aangegeven, doch de middenmarkels mogen niet smaller zijn dan 165 millimeter. In schepen met eene lengte tusschen 30,50 en 61 meter moeten de afmetingen van de schilden en langsmarkels door interpolatie worden bepaald.

TABLE II.

(Hiloirs de 460 millimètres de hauteur.)

Barrots mobiles et galiotes de panneaux pour les navires ayant une longueur égale ou supérieure à 61 mètres (1).

BARROTS MOBILES.

Largeur du panneau	Armatures	Barrots mobiles avec galiotes			Barrots mobiles sans galiotes	
		Écartement d'axe en axe			Écartement d'axe en axe	
		1,85 m.	2,44 m.	3,05 m.	1,22 m.	1,52 m.
Mètres	Millimètres	Millimètres	Millimètres	Millimètres	Millimètres	Millimètres
5,05	75 × 75 × 10 C	241 × 11,5 TB	267 × 12,5 TB	292 × 13 TB	205 × 10 TB	250 × 11 TB
5,66	75 × 75 × 10 C	280 × 12,5 TB	280 × 7,5 T	350 × 8,5 T	250 × 11 TB	284 × 12,5 TB
6,27	75 × 75 × 10,5 C	280 × 7,5 T	350 × 8 T	381 × 8,5 T	254 × 12,5 TB	292 × 12,5 TB
6,88	90 × 75 × 10,5 C	305 × 8 T	381 × 8,5 T	432 × 9 T	280 × 7,5 T	280 × 7,5 T
6,49	100 × 75 × 11 C	356 × 8,5 T	452 × 9 T	485 × 9,5 T	280 × 7,5 T	503 × 8 T
6,10	100 × 75 × 11 C	406 × 9 T	485 × 9,5 T	553 × 9,5 T	305 × 8 T	550 × 8,5 T
6,71	115 × 75 × 11,5 C	452 × 9 T	508 × 9,5 T	584 × 10 T	318 × 8 T	556 × 8,5 T
7,32	150 × 90 × 11,5 C	457 × 9 T	555 × 9,5 T	653 × 10 T	350 × 8,5 T	568 × 8,5 T
7,93	140 × 90 × 12 C	485 × 9,5 T	559 × 9,5 T	660 × 10,5 T	344 × 8,5 T	381 × 8,5 T
8,54	150 × 90 × 12,5 C	508 × 9,5 T	584 × 10 T	686 × 10,5 T	356 × 8,5 T	406 × 9 T
9,15	150 × 90 × 15 C	535 × 9,5 T	610 × 10 T	741 × 10,5 T	381 × 8,5 T	452 × 9 T

GALIOTES.

Longueur des galiotes	Armature	Tôle à boudin — Galiotes centrales			Cornières à boudin — Galiotes latérales.		
		Écartement d'axe en axe			Écartement d'axe en axe		
		0,91 m.	1,22 m.	1,52 m.	0,91 m.	1,22 m.	1,52 m.
Mètres	Millimètres	Millimètres	Millimètres	Millimètres	Millimètres	Millimètres	Millimètres
1,85	65 × 65 × 9	150 × 8,5	140 × 8,5	150 × 9	150 × 75 × 8,5	140 × 75 × 8,5	150 × 75 × 9
2,44	65 × 65 × 9,5	150 × 9,5	180 × 10	190 × 10,5	150 × 75 × 9,5	180 × 75 × 10	190 × 90 × 10,5
3,05	65 × 65 × 10	180 × 11	200 × 11,5	250 × 12,5	180 × 75 × 11	200 × 90 × 11,5	250 × 90 × 12,5

Longueur des galiotes	Galiotes centrales en bois						Galiotes latérales en bois					
	Écartement d'axe en axe						Écartement d'axe en axe					
	0,91 m.		1,22 m.		1,52 m.		0,91 m.		1,22 m.		1,52 m.	
	H	L	H	L	H	L	H	L	H	L	H	L
1,85	150	180	140	180	150	180	150	150	140	150	150	150
2,44	150	180	165	180	180	180	150	150	165	150	180	150
3,05	180	180	190	180	200	180	180	150	190	180	200	180

C = Cornière ordinaire. TB = Tôle à boudin. T = Tôle. H = Hauteur. L = Largeur.

La hauteur des barrots mobiles est la hauteur au milieu de leur longueur. Elle est mesurée depuis l'armature supérieure jusqu'au bord inférieur. La hauteur des galiotes est mesurée depuis la face inférieure des panneaux de fermeture jusqu'au bord inférieur. Pour des longueurs et écartements intermédiaires les dimensions sont obtenues par interpolation. Lorsque l'emploi de tôles est exigé, deux cornières ayant les dimensions spécifiées pour les armatures doivent être placées à la partie haute et à la partie basse du barrot mobile. Lorsque des tôles à boudin sont exigées, deux cornières ayant les dimensions exigées pour les armatures doivent être placées à la partie supérieure du barrot mobile ou de la galiote. Lorsque des cornières à boudin sont exigées, une cornière ayant les dimensions exigées pour les armatures doit être placée à la partie haute. Lorsque les largeurs exigées pour les pannes d'une cornière sont différentes, la panne la plus large doit être disposée horizontalement.

(1) Dans les navires dont la longueur ne dépasse pas 30,50 m. la hauteur des barrots mobiles constitués par des tôles et des cornières peut être égale à 60 p. c. de la hauteur donnée à la table; la hauteur des barrots mobiles et des galiotes en acier constitués par une cornière à boudin ou par une tôle à boudin peut être égale à 80 p. c. de la hauteur donnée à la table; l'épaisseur des tôles, cornières à boudin et tôles à boudin doit être celle qui correspond, dans la table, à la hauteur réduite, sans toutefois que cette épaisseur puisse être inférieure à 7,5 m. Les hauteurs et les largeurs des galiotes en bois peuvent être égales à 80 p. c. des dimensions données à la table pour les galiotes latérales; mais les galiotes centrales ne doivent pas avoir une largeur inférieure à 165 millimètres. Dans les navires dont la longueur est comprise entre 30,50 m. et 61 mètres les dimensions des barrots et des galiotes doivent être déterminées par interpolation linéaire.

TABEL II.

(Hoogte der lathoofden 360 millimeter.)

Luikschilden en langsmarkels voor schepen met eene lengte van 61 meter of meer (1).

LUIKSCHILDEN.

Wijde der luikopening	Beslag	Luikschilden met langsmarkels			Luikschilden zonder langsmarkels	
		Afstand van hart tot hart			Afstand van hart tot hart	
		1,85 m.	2,44 m.	3,05 m.	1,22 m.	1,52 m.
Meters	Millimeters	Millimeters	Millimeters	Millimeters	Millimeters	Millimeters
3,05	75 × 75 × 10 HS	241 × 11,5 BP	267 × 12,5 BP	292 × 15 BP	205 × 10 BP	230 × 11 BP
3,66	75 × 75 × 10 HS	280 × 12,5 BP	280 × 7,5 P	330 × 8,5 P	250 × 11 BP	254 × 12,5 BP
4,27	75 × 75 × 10,5 HS	280 × 7,5 P	350 × 8 P	381 × 8,5 P	254 × 12,5 BP	292 × 12,5 BP
4,88	90 × 75 × 10,5 HS	305 × 8 P	381 × 8,5 P	452 × 9 P	280 × 7,5 P	280 × 7,5 P
5,49	100 × 75 × 11 HS	356 × 8,5 P	432 × 9 P	485 × 9,5 P	280 × 7,5 P	305 × 8 P
6,10	100 × 75 × 11 HS	406 × 9 P	485 × 9,5 P	535 × 9,5 P	305 × 8 P	350 × 8,5 P
6,71	115 × 75 × 11,5 HS	432 × 9 P	508 × 9,5 P	584 × 10 P	318 × 8 P	356 × 8,5 P
7,32	150 × 90 × 11,5 HS	457 × 9 P	535 × 9,5 P	635 × 10 P	350 × 8,5 P	368 × 8,5 P
7,93	140 × 90 × 12 HS	485 × 9,5 P	559 × 9,5 P	660 × 10,5 P	344 × 8,5 P	381 × 8,5 P
8,54	150 × 90 × 12,5 HS	508 × 9,5 P	584 × 10 P	686 × 10,5 P	356 × 8,5 P	406 × 9 P
9,14	150 × 90 × 15 HS	555 × 9,5 P	610 × 10 P	711 × 10,5 P	381 × 8,5 P	432 × 9 P

LANGSMARKELS.

Lengte van langsmarkels	Beslag	Bulbplaat — Middenmarkels.			Bulbhoekstaal — Zijmarkels		
		Afstand van hart tot hart			Afstand van hart tot hart		
		0,91 m.	1,22 m.	1,52 m.	0,91 m.	1,22 m.	1,52 m.
Meters	Millimeters	Millimeters	Millimeters	Millimeters	Millimeters	Millimeters	Millimeters
1,85	65 × 65 × 9	150 × 8,5	140 × 8,5	150 × 9	150 × 75 × 8,5	150 × 75 × 8,5	150 × 75 × 9
2,44	65 × 65 × 9,5	150 × 9,5	180 × 10	190 × 10,5	150 × 75 × 9,5	180 × 75 × 10	190 × 90 × 10,5
3,05	65 × 65 × 10	180 × 11	200 × 11,5	250 × 12,5	180 × 75 × 11	200 × 90 × 11,5	250 × 90 × 12,5

Lengte van langsmarkels	Houten middenmarkels						Houten zijmarkels					
	Afstand van hart tot hart						Afstand van hart tot hart					
	0,91 m.		1,22 m.		1,52 m.		0,91 m.		1,22 m.		1,52 m.	
	H	B	H	B	H	B	H	B	H	B	H	B
1,85	150	180	140	180	150	180	150	150	140	150	150	150
2,44	150	180	165	180	180	180	150	150	165	150	180	150
3,05	180	180	190	180	200	180	180	150	190	180	200	180

HS = Hoekstaal. BP = Bulbplaat. P = Plaat. H = Hoogte. B = Breedte.

De hoogte der schilden wordt in het midden van hunne lengte en van den bovenkant van het bovenste daarop geklonken hoekstaal tot den onderkant gemeten. De hoogte der langsmarkels wordt van de onderzijde der luiken tot den onderkant gemeten. Voor tusschengelegene lengten en afstanden worden de afmetingen door interpolatie bepaald. Wanneer platen zijn voorgeschreven, moeten twee hoekstalen van het profiel, als voor het beslag is aangegeven, aan den bovenkant en aan den onderkant van het schild worden aangebracht. Wanneer bulbplaten zijn voorgeschreven, moeten twee hoekstalen aan den bovenkant van het schild of den merkel worden aangebracht. Wanneer bulbhoekstalen zijn voorgeschreven moet één hoekstaal van een profiel, als voor het beslag is aangegeven, tegen den bovenkant van het profiel worden aangebracht. Wanneer de voorgeschreven flenzen van een hoekstaal verschillende afmetingen hebben, moet de grootste flens horizontaal zijn.

(1) In schepen, welker lengte 30,50 m. niet te boven gaat, mag de hoogte van ult plaat en hoekstalen samengestelde schilden 60 t. h. van de hierboven vermelde hoogten bedragen; de hoogten van schilden en langsmarkels, welke uit bulbhoekstaal en gewoon hoekstaal zijn samengesteld, mogen 80 t. h. bedragen van de hierboven vermelde hoogten; de dikten van platen, bulbhoekstalen en bulbplaten moeten overeenkomen met de dikten, die in de tabel voor de gereduceerde hoogten, doch met een minimum van 7,5 mm., zijn aangegeven; de hoogten en breedten van houten langsmarkels mogen 80 t. h. bedragen van die, welke in de tabellen voor zijmarkels zijn aangegeven, doch de middenmarkels mogen niet smaller zijn dan 165 millimeter, in schepen met eene lengte tusschen 30,50 en 61 meter moeten de afmetingen van de schilden en langsmarkels door interpolatie worden bepaald.

Règle XII.

Supports ou glissières.

Les supports ou glissières pour les barrots mobiles et les gâliotes doivent être en acier et d'une épaisseur au moins égale à 12,5 millimètres. Leur largeur à la surface de portage devra être de 75 millimètres au moins.

Règle XIII.

Taquets.

Des taquets solides ayant au moins 65 millimètres de largeur doivent être disposés à des intervalles n'excédant pas 0^m61 d'axe en axe. Les taquets aux extrémités ne doivent pas être éloignés de plus de 150 millimètres de chaque angle du panneau.

Règle XIV.

Tringles et coins.

Les tringles et les coins doivent être efficaces et en bon état.

Règle XV.

Prêlarts.

Il y aura à bord pour chacun des panneaux placés en un point exposé du pont de franc-bord et du pont de superstructures deux prêlarts au moins en bon état parfaitement imperméabilisés et de résistance largement suffisante. Le tissu doit être garanti sans juie et d'un poids et d'une qualité déterminés par chaque Administration.

Règle XVI.

Fixation des panneaux de fermeture.

Tous les panneaux placés dans des positions exposées sur les ponts de franc-bord et de superstructures doivent être munis de pitons ou autres dispositifs pour fixer des saisines.

Lorsque la largeur du panneau dépasse 60 pour cent de la largeur du pont par son travers, et lorsque la hauteur exigée des hiloires est de 610 millimètres, des dispositifs pour fixer des saisines spéciales doivent être prévus, afin de permettre d'assurer la tenue des panneaux de fermeture, après mise en place des prêlarts et des tringles.

Règle XVII.

Panneaux de chargement et autres panneaux dans le pont de franc-bord à l'intérieur de superstructures pourvues de dispositifs de fermeture moins efficaces que ceux de la Classe 1.

La construction et l'installation de ces panneaux doivent être au moins équivalentes à la construction et à l'installation type prévues à la Règle XVIII.

Règle XVIII.

Hiloires de panneaux et dispositifs de fermeture.

Les panneaux de chargement, panneaux de charbonnage et autres panneaux dans le pont de franc-bord à l'intérieur des superstructures qui sont munies de dispositifs de fermeture de la Classe 2, doivent avoir des hiloires d'une hauteur de 230 millimètres au moins et des dispositifs de fermeture aussi efficaces que ceux exigés pour les panneaux de chargement exposés, dont la hauteur réglementaire d'hiloire est de 460 millimètres.

Lorsque les installations de fermeture des superstructures sont moins efficaces que celles de la Classe 2, les panneaux doivent avoir des hiloires d'une hauteur de 460 millimètres au moins et des dispositifs et des arrangements de fermeture aussi efficaces que ceux exigés pour les panneaux de chargement exposés.

Règle XIX.

Ouvertures dans la tranche des machines situées dans les parties exposées des ponts de franc-bord et de demi-dunette.

Ces ouvertures doivent être convenablement et efficacement entourées par des encaissements en tôle d'acier de solidité largement suffisante. Lorsque des encaissements ne sont pas protégés par d'autres constructions, leur solidité doit faire l'objet d'une étude spéciale. Les portes dans ces encaissements doivent être en acier, efficacement raidies, fixées à la paroi d'une manière permanente et en mesure d'être fermées et assujetties de l'intérieur et de l'extérieur. Les seuils des ouvertures doivent avoir une hauteur d'au moins 610 millimètres au-dessus du pont de franc-bord et d'au moins 460 millimètres au-dessus du pont de demi-dunette.

Les hiloires de panneaux de chaufferies, les hiloires à la base des cheminées et les conduits d'aération doivent s'élever au-dessus du pont aussi haut qu'il est raisonnable et possible. Les panneaux de chaufferies doivent être pourvus de couvercles solides en acier, maintenus à leur place par un dispositif de fixation permanent.

Voorschrift XII.

Stroppen of schoenen voor schilden.

Stroppen of schoenen voor schilden en langsmarkels moeten van staal zijn; hunne dikte moet ten minste 12,5 millimeter en de breedte van het draagvlak moet ten minste 75 millimeter bedragen.

Voorschrift XIII.

Schalmclippen.

Sterke schalmclippen met een breedte van ten minste 65 millimeter moeten op afstanden van niet meer dan 610 millimeter van hart tot hart worden aangebracht; de schalmclippen aan de einden mogen niet verder dan 150 millimeter van elken hoek van het laadhoofd zijn geplaatst.

Voorschrift XIV.

Schalmclatten en keggen.

Schalmclatten en keggen moeten deugdelijk en in goeden staat zijn.

Voorschrift XV.

Presennings.

Voor elk laadhoofd op eene blootgestelde plaats op het vrijboorddek of op een dek van den bovenbouw moeten ten minste twee in goeden roestand verkeerende presennings, welke volkomen ondoordringbaar voor water en van voldoende sterkte zijn, aanwezig zijn. Het materiaal moet gegarandeerd vrij van ijs en van een door elke Administratie vastgesteld minimum gewicht en kwaliteit zijn.

Voorschrift XVI.

Voorziening der luiken.

Bij alle laadhoofden, welke op eene blootgestelde plaats op het vrijboorddek of op een dek van den bovenbouw zijn aangebracht, moeten ringbouwen en andere inrichtingen om sjoerings te bevestigen aanwezig zijn. Wanneer de breedte van een laadhoofd grooter is dan 60 procent van de breedte van het dek ter plaatse en het hoofd volgens voorschrift 610 millimeter hoog moet zijn, moeten inrichtingen voor speciale sjoerings worden aangebracht, ten einde de luiken op hunne plaats te houden, nadat de presennings zijn vastgekegd.

Voorschrift XVII.

Laad- en andere hoofden gelegen op het vrijboorddek binnen een bovenbouw, voorzien van afsluitingsmiddelen, minder doeltreffend dan die der 1^e Klasse.

De constructie en inrichting van deze luikhoofden moeten ten minste gelijkwaardig zijn aan de normen vastgesteld in Voorschrift XVIII.

Voorschrift XVIII.

Laadhoofden en hunne middelen tot afsluiting.

Laad-, kolen- en andere luikopeningen in het vrijboorddek binnen een bovenbouw, welke van middelen tot afsluiting der 2^e Klasse zijn voorzien, moeten hoofden hebben met een hoogte van ten minste 230 millimeter en inrichtingen tot sluiting van de openingen, welke even doeltreffend zijn als die, vereischt voor blootgestelde laadhoofden, waarvan de hoofden 460 millimeter hoog zijn.

Wanneer de middelen tot afsluiting van den bovenbouw minder doeltreffend zijn dan die der 2^e Klasse, moeten de luikopeningen hoofden hebben met eene hoogte van ten minste 460 millimeter en middelen en inrichtingen tot sluiting van die openingen, even doeltreffend als die, welke voor blootgestelde laadhoofden worden geëischt.

Voorschrift XIX.

Openingen boven de voortstuwingsafdeeling op blootgestelde plaatsen op vrijboorddekken en verhoogde halfdekken.

Dergelijke openingen moeten rondom behoorlijk versterkt en op doeltreffende wijze door stalen omkastingen van voldoende sterkte omsloten zijn en wanneer deze omkastingen niet door andere constructie beschermd zijn, moet aan de sterkte bijzondere aandacht worden gewijd. Deuren in zulke omkastingen moeten van staal vervaardigd, op doeltreffende wijze verstijfd, blijvend bevestigd en ingericht zijn om aan beide zijden behandeld en gesloten te worden. De drempels van de openingen moeten eene hoogte van ten minste 610 millimeter boven het vrijboorddek en ten minste 460 millimeter boven het verhoogd halfdek hebben.

Hoofden van openingen voor luchtroosters boven ketelruimen, van schoorstenen en van luchtkokers moeten zoo hoog boven het dek zijn als redelijk en practisch uitvoerbaar is. De openingen voor genoemde luchtroosters moeten van sterke stalen luiken zijn voorzien, welke ter plaatse blijvend zijn bevestigd.

Règle XX.

Ouvertures dans la tranche des machines situées dans les parties exposées des ponts de superstructures autres qu'une demi-dunette.

Ces ouvertures doivent être convenablement armaturées et efficacement entourées par un encaissement solide en tôle d'acier. Les portes de ces encaissements doivent être solidement construites, fixées à la paroi d'une manière permanente, et en mesure d'être fermées et assujetties de l'intérieur et de l'extérieur. Les seuils des ouvertures doivent avoir une hauteur d'au moins 380 millimètres au-dessus des ponts de superstructures.

Les hiloires de panneaux de chaufferies, les hiloires à la base des cheminées et les conduits d'aération doivent s'élever au-dessus du pont aussi haut qu'il est raisonnable et possible. Les panneaux de chaufferies doivent être pourvus de couvercles solides en acier maintenus à leur place par un dispositif de fixation permanent.

Règle XXI.

Ouvertures dans la tranche des machines situées dans les ponts de franc-bord à l'inférieur des superstructures qui sont munies de dispositifs de fermeture moins efficaces que ceux de la Classe 1.

Ces ouvertures doivent être convenablement armaturées et efficacement entourées par un encaissement en tôle d'acier. Les portes de ces encaissements doivent être solidement construites, fixées à la paroi d'une manière permanente et en mesure d'être maintenues fermées. Les seuils de ces ouvertures doivent être à une hauteur d'au moins 230 millimètres au-dessus du pont dans le cas où les superstructures sont pourvues de dispositifs de fermeture de la Classe 2, et à une hauteur d'au moins 380 millimètres au-dessus du pont lorsque les dispositifs de fermeture sont moins efficaces que ceux de la Classe 2.

Règle XXII.

Bouchons de soute à plat pont.

Les bouchons de soute à plat pont peuvent être installés dans les ponts de superstructures; ils doivent être en fer ou en acier, de construction solide, avec des joints à vis ou à baïonnette. Lorsqu'un bouchon n'est pas muni de charnières, un système d'attache permanent en chaîne doit être prévu. La question de l'emplacement des bouchons de soute à plat pont à bord des petits navires affectés à des transports spéciaux est du ressort de chaque Autorité habilitée pour l'assignation du franc-bord.

Règle XXIII.

Descentes.

Les descentes dans les parties exposées des ponts de franc-bord et des ponts de superstructures fermées doivent être de construction solide. Les seuils de leurs portes doivent avoir la hauteur exigée pour les hiloires de panneaux (voir Règles IX et XVIII). Les portes doivent être solidement construites et en mesure d'être fermées et assujetties de l'intérieur et de l'extérieur. Lorsque la descente se trouve dans le quart de la longueur du navire à partir de l'étrave, elle doit être en acier et être rivée au bordé de pont.

Règle XXIV.

Manches à air placées dans des parties exposées des ponts de franc-bord et de superstructures.

Les manches à air desservant les espaces situés au-dessous des ponts de franc-bord ou au-dessous des ponts de superstructures intacts ou de superstructures pourvues de dispositifs de fermeture de la Classe 1, doivent avoir la partie fixe en acier, solidement construite et efficacement fixée au pont par des rivets espacés de 4 diamètres d'axe en axe, ou par d'autres moyens aussi efficaces. Le bordé du pont à la base de la partie fixe des manches à air doit être efficacement raidi entre les barrots du pont. Les ouvertures des manches à air doivent être pourvues de moyens de fermeture efficaces.

Lorsque les manches à air sont placées sur le pont de franc-bord, ou sur le pont d'une superstructure située dans le quart avant de la longueur du navire à partir de l'étrave, et lorsque les dispositifs de fermeture ont un caractère temporaire, la partie fixe doit avoir une hauteur d'au moins 915 millimètres. Dans les autres parties exposées du pont de superstructures, elles doivent avoir une hauteur au moins égale à 760 millimètres. Lorsque la partie fixe d'une manche à air quelconque a une hauteur supérieure à 915 millimètres, elle doit être soutenue et fixée en place d'une façon spéciale.

Voorschrift XX.

Openingen boven de voortstuwingsafdeeling op blootgestelde plaatsen op dekken van een bovenbouw met uitzondering van verhoogde halfdekken.

Dergelijke openingen moeten rondom behoorlijk versterkt en op doeltreffende wijze door sterke stalen omkastingen omsloten zijn. Deuren in zulke omkastingen moeten van sterke constructie, blijvend bevestigd en ingericht zijn om aan beide zijden behandeld en gesloten te worden. De drempels van de openingen moeten eene hoogte van ten minste 380 millimeter boven het dek van den bovenbouw hebben.

Hoofden van openingen voor luchtroosters boven ketelruimen, van schoorsteenen en van luchtkokers moeten zoo hoog boven het dek zijn, als redelijk en practisch uitvoerbaar is. De openingen voor luchtroosters boven ketelruimen moeten van sterke stalen luiken zijn voorzien, welke ter plaatse blijvend bevestigd zijn.

Voorschrift XXI.

Oopeningen boven de voortstuwingsafdeeling in het vrijboorddek binnen een bovenbouw, welke voorzien is van middelen tot afsluiting, minder doeltreffend dan die der 1^e Klasse.

Dergelijke openingen moeten rondom behoorlijk versterkt en op doeltreffende wijze door stalen omkastingen omsloten zijn. Deuren in zulke omkastingen moeten van sterke constructie, blijvend bevestigd en ingericht zijn om aan beide zijden behandeld en gesloten te worden. De drempels van de openingen moeten ten minste 230 millimeter boven het dek liggen, wanneer de bovenbouw door middelen der 2^e Klasse wordt gesloten, en ten minste 380 millimeter, wanneer de middelen tot afsluiting minder doeltreffend zijn dan die der 2^e Klasse.

Voorschrift XXII.

Verzonken kolenstortgatranden en -deksels.

Verzonken kolenstortgatranden en -deksels mogen in dekken van den bovenbouw worden aangebracht en moeten in dat geval van ijzer of staal en van stevige constructie zijn met schroef- of bajonetsluiting. Wanneer een deksel niet van scharnieren is voorzien, moet het door eene ketting blijvend bevestigd zijn. De plaatsing van verzonken kolenstortgatranden op kleine schepen in bijzondere vaargebieden wordt overgelaten aan het oordeel van elk bevoegd Lichaam, dat de uitwatering vaststelt.

Voorschrift XXIII.

Toegangskappen.

Toegangskappen op blootgestelde plaatsen op vrijboorddekken en op dekken van een gesloten bovenbouw moeten van stevige constructie zijn. De drempels van de deuropeningen moeten zoo hoog zijn als voor laadhoofden is voorgeschreven (zie Voorschrift IX en XVIII). De deuren moeten van sterke constructie zijn en ingericht zijn om aan beide zijden behandeld en gesloten te worden. Wanneer de toegangskap binnen een vierde van de scheepslengte van den voorsteven is gelegen, moet zij van staal zijn en aan de dekbeplating geklonken zijn.

Voorschrift XXIV.

Luchtkokers op blootgestelde plaatsen op vrijboord- en bovenbouwdekken.

Luchtkokers, in verbinding met plaatsen onder het vrijboorddek of onder het dek van een bovenbouw, welke geheel gesloten is of welks openingen voorzien zijn van middelen tot afsluiting der 1^e Klasse, moeten stalen potten hebben, die stevig zijn gemaakt en op deugdelijke wijze door klinknagels met een steek van vier diameters, hart op hart gemeten, of door even deugdelijke middelen aan het dek zijn verbonden. De dekbeplating, waarop de pot is bevestigd, moet tusschen de dekbalken deugdelijk zijn verstijfd. De luchtkokeropening moet van doeltreffende middelen tot afsluiting zijn voorzien.

Wanneer deze luchtkokers zijn gelegen op het vrijboorddek of binnen een vierde van de scheepslengte van den voorsteven op het dek van den bovenbouw en de middelen tot afsluiting van tijdelijken aard zijn, moeten de luchtkokerpotten eene hoogte van ten minste 915 millimeter hebben. Op andere blootgestelde plaatsen op den bovenbouw, moeten zij eene hoogte van ten minste 760 millimeter hebben. Wanneer een luchtkokerpot hooger is dan 915 millimeter, moet hij extra gesteund en bevestigd zijn.

Règle XXV.

Tuyaux d'air.

Lorsque les tuyaux d'air des water-ballasts et autres réservoirs analogues se prolongent au-dessus des ponts de franc-bord ou de superstructures, les parties exposées de ces tuyaux doivent être de construction solide. Leur orifice doit être situé à une hauteur au-dessus du pont au moins égale à 915 millimètres dans les puits des ponts de franc-bord, de 760 millimètres sur les ponts des demi-dunettes et de 460 millimètres sur les ponts des autres superstructures. Des dispositifs convenables doivent être prévus pour obturer les orifices des tuyaux d'air.

OUVERTURES DANS LES MURAILLES DES NAVIRES.

Règle XXVI.

Coupée, sabords de charge, sabords à charbon, etc.

Les ouvertures dans les murailles du navire au-dessous du pont de franc-bord doivent être pourvues de portes ou fermetures étanches. Ces portes et ces fermetures, ainsi que leurs dispositifs d'assujettissement, doivent être de solidité suffisante.

Règle XXVII.

Dalots et tuyaux de décharge sanitaires.

Les décharges à travers la muraille des navires, provenant d'espaces situés au-dessous du pont de franc-bord, doivent être munies de dispositifs efficaces et accessibles empêchant l'eau de pénétrer dans le navire. Chaque décharge indépendante peut être munie d'une soupape automatique de non-retour avec un moyen de fermeture direct, manœuvrable d'un point situé au-dessus du pont de franc-bord, ou 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 normales de service. La soupape à commande de fermeture directe doit toujours être facilement accessible et elle doit comporter un indicateur d'ouverture et de fermeture. La fonte ne doit pas être employée dans la fabrication de ces soupapes lorsqu'elles sont fixées sur la muraille du navire.

Des prescriptions similaires peuvent être exigées par l'Autorité habilitée pour l'assignation du franc-bord en ce qui concerne les décharges provenant des espaces situés dans les superstructures fermées en tenant compte du type de ces décharges et de l'emplacement de leurs extrémités à l'intérieur du navire.

Quand des dalots sont placés dans des superstructures non munies d'installation de fermeture de la Classe 1, ils doivent être pourvus de moyens efficaces pour empêcher l'introduction accidentelle de l'eau au-dessous du pont de franc-bord.

Règle XXVIII.

Hublots.

Les hublots des locaux situés au-dessous du pont de franc-bord ou ceux des locaux situés au-dessous du pont des superstructures fermées au moyen de dispositifs de fermeture de la Classe 1 ou de la Classe 2, doivent être munis de contre-hublots intérieurs efficaces, maintenus à leur emplacement, d'une manière permanente, de façon qu'ils puissent être effectivement fermés et qu'ils assurent l'étanchéité.

Lorsque, toutefois, de tels locaux situés dans les superstructures sont destinés aux passagers autres que les passagers d'entrepont ou à l'équipage, les hublots peuvent avoir des contre-hublots amovibles placés à côté des hublots, sous réserve qu'ils soient rapidement utilisables en tout temps.

Les hublots et les contre-hublots doivent être de construction solide et approuvée.

Règle XXIX.

Garde-corps.

Des garde-corps ou des pavois de construction efficace doivent être établis dans toutes les parties exposées des ponts de franc-bord et de superstructures.

Règle XXX.

Sabords de décharge.

Lorsque des pavois se trouvant sur les parties exposées des ponts de franc-bord ou de superstructures forment des « puits », des dispositions largement suffisantes doivent être prises pour permettre d'évacuer rapidement l'eau des ponts et en assurer l'écoulement. La section minimum des sabords de décharge, à prévoir de chaque bord et dans chaque puits sur le pont de franc-bord et sur le pont de demi-dunette, doit être celle indiquée dans le tableau suivant. Sur

Voorschrift XXV.

Luchtpijpen.

Wanneer luchtpijpen naar ballast- en andere tanks boven vrijboorddekken of dekken van den bovenbouw reiken, moeten de blootgestelde deelen der pijpen van voldoende sterkte zijn. De hoogte van de opening boven het dek moet ten minste 915 millimeter in kuilen op vrijboorddekken, 760 millimeter op verhoogde halfdekken en 460 millimeter op dekken van een anderen bovenbouw zijn. Voor afsluiting van de openingen van luchtpijpen moeten voldoende middelen aanwezig zijn.

OPENINGEN IN DE SCHEEPSBOORDEN.

Voorschrift XXVI.

Doorgangs-, laad- en kolenpoorten, enz.

Openingen in het scheepsboord onder het vrijboorddek moeten voorzien zijn van waterdichte deuren of deksels, welke evenals hunne afsluitingsinrichtingen van voldoende sterkte moeten zijn.

Voorschrift XXVII.

Spuipijpen en uitlaatpijpen voor sanitaire doeleinden.

De door het scheepsboord gaande uitlaatpijpen van ruimten onder het vrijboorddek moeten voorzien zijn van doeltreffende en toegankelijke middelen, welke het binnendringen van water in het schip voorkomen. Elke afzonderlijke uitlaatopening kan zijn voorzien van eene zelfsluitende terugslagklep met eene inrichting, waardoor de klep rechtstreeks op eene plaats boven het vrijboorddek kan worden gesloten; dan wel van twee zelfsluitende terugslagkleppen zonder zulk eene sluitingsinrichting, mits de bovenste klep zoodanig is gelegen, dat zij steeds bereikbaar is, om gedurende den normalen dienst te worden nagezien. De rechtstreeks bewogen klep moet gemakkelijk toegankelijk zijn en voorzien zijn van eene inrichting, welke aanwijst of de klep open, dan wel gesloten is. Gegoten ijzer mag voor deze kleppen, wanneer zij tegen het scheepsboord worden geplaatst, niet worden gebruikt.

Overeenkomstige voorschriften kunnen door het bevoegde Lichaam, hetwelk de uitwatering vaststelt, worden gegeven, voor zoover de uitlaatpijpen betreffen van ruimten binnen een gesloten bovenbouw, waarbij rekening moet worden gehouden met het type en de plaats van de binnenboord gelegen einden van dergelijke pijpen.

Wanneer spui- en uitlaatpijpen zijn aangebracht in een bovenbouw, welke niet is voorzien van middelen tot afsluiting der 1^e Klasse, moeten zij van doeltreffende middelen voorzien zijn, om te voorkomen, dat bij ongeluk water tot onder het vrijboorddek binnendringt.

Voorschrift XXVIII.

Patrijspoorten.

Patrijspoorten in ruimten onder het vrijboorddek of in ruimten onder een dek van een bovenbouw, welke door middelen tot afsluiting der 1^e of 2^e Klasse worden gesloten, moeten aan de binnenzijde voorzien zijn van doeltreffende blinden, welke blijvend op hunne plaats gehouden worden, zoodat zij deugdelijk en waterdicht afgesloten kunnen worden.

Wanneer echter zulke ruimten in den bovenbouw bestemd zijn voor passagiers, met uitzondering van tusschendeckspassagiers, of voor de bemanning, mogen de patrijspoorten voorzien zijn van wegneembare blinden, welke in de onmiddellijke nabijheid van de patrijspoorten worden geborgen, mits zij te allen tijde gedurende het bedrijf gemakkelijk te bereiken zijn.

De patrijspoorten en blinden moeten van deugdelijke en goed-gekeurde constructie zijn.

Voorschrift XXIX.

Reelingwerk.

Deugdelijk reelingwerk of eene verschaning van goede constructie moet op alle blootgestelde gedeelten van vrijboord- en bovenbouwdekken worden aangebracht.

Voorschrift XXX.

Waterloospoorten.

Wanneer eene verschaning op aan weer en wind blootgestelde gedeelten van vrijboord- of bovenbouwdekken « kuilen » vormt, moet ruime gelegenheid worden gemaakt om de dekken van overkomend water te bevrijden en dit af te voeren. Het kleinste toelaatbare oppervlak der gezamenlijke waterloospoorten moet aan elk scheepsboord voor elken kuil op het vrijboorddek of het verhoogde halfdek gelijk zijn aan dat volgens onderstaande tabel. Het kleinste

le pont de toute autre superstructure, la section minimum des sabords de chaque puits doit être égale à la moitié de la section indiquée dans le tableau. Lorsque la longueur d'un puits est plus grande que 0,7 L, le tableau peut être modifié.

Tableau de la section des sabords de décharge.

Longueur des pavois par le travers du puits en mètres	Section des sabords de décharge de chaque bord en décimètres carrés
4	72,6
6	78,7
8	84,8
10	90,9
12	97
14	105,1
16	109,2
18	115,5
20	121,5
Au-dessus de 20	6,1 dm ² pour chaque augmentation d'un mètre de longueur de pavois.

Les seuils inférieurs des sabords de décharge doivent être aussi près du pont qu'il sera pratiquement possible et, de préférence, ne doivent pas dépasser le can supérieur de la cornière gouttière. Les deux tiers de la section totale réglementaire des sabords de décharge doivent se trouver dans la demi-longueur du puits au milieu. Dans les navires dont la tonture est inférieure à la tonture réglementaire, la section totale des sabords de décharge doit être convenablement augmentée.

Toutes ces ouvertures dans les pavois doivent être protégées par des tringles ou barres, espacées d'environ 23 centimètres.

Si les sabords de décharge sont munis de volets battants, un jeu largement suffisant doit être prévu pour empêcher tout coinceage. Les charnières doivent avoir des axes en laiton.

Règle XXXI.

Protection de l'équipage.

Des passerelles, des filières ou autres dispositifs satisfaisants doivent être prévus pour protéger l'équipage lorsqu'il entre dans son logement ou en sort. La solidité des roufs affectés au logement de l'équipage sur les navires à vapeur à pont découvert doit être équivalente à celle exigée pour les cloisons des superstructures.

TROISIEME PARTIE. — LIGNES DE CHARGE POUR LES VAPEURS.

Règle XXXII.

Longueur (L).

La longueur employée dans les règles et dans les Tables de franc-bord est la longueur en mètres, mesurée au niveau de la flottaison correspondant au franc-bord d'été, depuis la face avant de l'étrave jusqu'à la face arrière de l'étambot arrière. Dans le cas où il n'y a pas d'étambot arrière, la longueur est mesurée depuis la face avant de l'étrave jusqu'à l'axe de la mèche du gouvernail.

Pour les navires ayant des arrières de croiseur, on doit prendre pour longueur soit 96 pour cent de la longueur totale, mesurée sur un plan, de la flottaison en charge au franc-bord d'été, soit la longueur mesurée de la face avant de l'étrave jusqu'à l'axe de la mèche du gouvernail, si cette longueur est plus grande.

Règle XXXIII.

Largeur (B).

La largeur est la largeur maximum en mètres mesurée au milieu du navire jusqu'à la face extérieure de la membrure dans les navires en fer ou en acier et jusqu'à la surface extérieure du bordé dans les navires en bois ou dans ceux de construction composite.

Règle XXXIV.

Creux sur quille au livet.

Le creux sur quille au livet est la distance verticale en mètres mesurée au milieu du navire depuis le dessus de quille jusqu'à la face supérieure du barrot au livet du pont de franc-bord. Dans les navires en bois et dans ceux de construction composite, le creux est mesuré à partir de l'arête inférieure de la râblure de quille. Lorsque les formes de la partie inférieure du maître couple sont creuses, ou lorsqu'il existe des galbords épais, le creux au livet est mesuré depuis le point où le prolongement vers l'axe de la ligne tangente à la partie plate des fonds coupe le côté de la quille,

toelaatbare oppervlak voor elken kuil op andere dekken van den bovenbouw moet de helft van het in de tabel gegeven oppervlak bedragen. Wanneer de lengte van den kuil 0,7 L overschrijdt, mag de schaal worden gewijzigd.

Tabel van oppervlakken van waterloospoorten.

Lengte der verschaning in meters	Oppervlak van waterloospoorten aan elk boord in vierkante decimeters
4	72,6
6	78,7
8	84,8
10	90,9
12	97
14	105,1
16	109,2
18	115,5
20	121,5
Boven 20	6,1 vierkante decimeters meer voor elke meter welke de lengte van de verschaning grooter is.

De onderkanten van de waterloospoorten moeten zoo dicht boven het dek liggen, als practisch uitvoerbaar is en bij voorkeur niet hoger dan den bovenkant van het stringerhoekstaal. Twee derde van het voorgeschreven oppervlak der waterloospoorten moet in de naar het midden der scheepslengte gekeerde helft van den kuil zijn aangebracht. In schepen met eene zeeg, welke kleiner is dan de standaardzeeg, moet het oppervlak der waterloospoorten op passende wijze worden vergroot.

Al dergelijke openingen in de verschaning moeten door rasterwerk of staven met een onderlingen afstand van 23 centimeter worden beschermd. Indien luiken zijn aangebracht, moet voor ruime speling gezorgd worden, ten einde klemmen te vermijden. De scharnieren moeten van metalen pennen zijn voorzien.

Voorschrift XXXI.

Bescherming van de bemanning.

Loopbruggen, handleiders of andere voldoende middelen moeten ter bescherming van de bemanning bij het gaan naar of het komen van hunne logiezen aanwezig zijn. De steekte van de dekhuizen voor het onderbrengen van de bemanning op gladde schepen moet gelijkwaardig zijn aan die, welke voor de schotten van den bovenbouw wordt vereischt.

DEEL III. — UITWATERING VAN STOOMSCHEPEN.

Voorschrift XXXII.

Lengte (L).

De lengte welke in de Voorschriften en in de Tabel voor het Vrijboord wordt gebruikt is de lengte in meters op de lastlijn bij zomeruitwatering van de voorzijde van den voorsteven tot de achterzijde van den roersteven. Wanneer er geen roersteven is, wordt de lengte gemeten van de voorzijde van den voorsteven tot de as van den roerkoning. Bij schepen met een kruisrastersteven wordt de lengte genomen gelijk aan 96 percent van de geheele lengte op de lastlijn bij zomeruitwatering, dan wel aan de lengte van de voorzijde van den voorsteven tot de as van den roerkoning, indien deze lengte grooter is.

Voorschrift XXXIII.

Breedte (B).

De breedte is de grootste breedte in meters, midscheeps op den buitenkant der spanten bij stalen schepen en op den buitenkant der huidheplanking bij houten of composiet-schepen gemeten.

Voorschrift XXXIV.

Holte naar den mal.

De holte naar den mal is de verticale afstand in meters, midscheeps gemeten van den bovenkant van de kiel tot den bovenkant van de balken van het vrijboorddek in de zijde. Bij houten en composiet schepen wordt de afstand gemeten van den onderkant der sponning van de kiel. Wanneer de vorm in het onderste gedeelte van het grootspant hol verloopt, of wanneer dikke zandstrooken zijn aangebracht, wordt de holte gemeten van het punt, waar de lijn, welke van het vlakke deel van het scheepsvlak naar het middenvlak is doorgetrokken, de zijde van de kiel snijdt.

Règle XXXV.

Creux pour le franc-bord (C).

Le creux employé pour le calcul du franc-bord est le creux au livet augmenté de l'épaisseur de la tôle gouttière ou augmenté de $T (L - S)$

si cette dernière correction est plus grande. Dans la formule :

T est l'épaisseur moyenne du pont découvert en dehors des ouvertures de pont;

S est la longueur totale des superstructures, telle qu'elle est définie à la Règle XL.

Lorsque les œuvres-mortes sont d'une forme particulière, C est le creux d'un maître couple qui aurait des murailles verticales, un bouge normal et une section transversale de la partie haute égale à la section réelle du navire.

Lorsqu'il y a un retrait ou une brisure dans la muraille des œuvres-mortes (comme, par exemple, dans un navire turrett) 70 pour cent de la section au-dessus du retrait ou de la brisure sont inclus dans la surface servant à déterminer la section équivalente.

Dans le cas d'un navire n'ayant pas au milieu de la longueur une superstructure fermée s'étendant au moins sur 0,6 L, ou d'un navire n'ayant ni un trunk complet ni une suite de superstructures particulières intactes et trunk s'étendant entièrement de l'avant à l'arrière

du navire, lorsque C est inférieur à $\frac{L}{15}$, le creux à employer avec la Table ne doit pas être inférieur à $\frac{L}{15}$.

Règle XXXVI.

Coefficient de finesse (c).

Le coefficient de finesse employé avec les Tables de franc-bord est donné par la formule :

$$c = \frac{\Delta}{L \cdot B \cdot T_1}$$

dans laquelle Δ est le déplacement en eau douce en tonnes du navire hors membres (à l'exclusion des bossages) à un tirant d'eau moyen sur quille T_1 , égal à 85 pour cent du creux au livet.

Le coefficient c ne doit pas être pris inférieur à 0,68.

Règle XXXVII.

Solidité.

L'Autorité habilitée pour l'assignation des francs-bords doit s'assurer que la solidité des navires est suffisante pour les francs-bords qui leur sont donnés.

Les navires construits conformément au « standard » le plus élevé des règles d'une Société de Classification reconnue par l'Administration devront être considérés comme ayant une solidité suffisante pour le franc-bord minimum prévu par les Règles.

Les navires qui ne répondent pas au « standard » le plus élevé des règles d'une Société de Classification reconnue par l'Administration doivent subir une augmentation de leurs francs-bords qui sera déterminée par l'Autorité habilitée pour l'assignation des francs-bords. Les modules de résistance ci-après ont été établis pour servir de guide dans ce cas :

Matériaux. Les modules de résistance sont basés sur l'hypothèse que la coque est construite en acier doux obtenu au four Martin (acide ou basique) et ayant une résistance à la traction de 41 à 50 kilogrammes par millimètre carré et un allongement d'au moins 16 pour cent sur une longueur de 203 millimètres.

Pont de résistance. Le pont de résistance est le pont le plus élevé faisant corps avec la poutre longitudinale sur la demi-longueur du navire au milieu.

Creux ou pont de résistance (C). Le creux jusqu'au pont de résistance est la distance verticale en mètres mesurée au milieu du navire depuis le dessus de la quille jusqu'à la face supérieure du barrot de pont au livet.

Tirant d'eau (T). Le tirant d'eau est la distance verticale en mètres mesurée au milieu depuis le dessus de la quille jusqu'au centre du disque.

Voorschrift XXXV.

Holte voor de berekening van het vrijboord (D).

De holte, welke in verband met de Tabel voor het Vrijboord wordt gebruikt, is de holte naar den mal, vermeerderd met de dikte van $T (L - S)$

de stringerplaat, of met $\frac{L}{15}$, indien dit grooter is, waarin T

de gemiddelde dikte van het blootgestelde dek, vrij van de openingen in het dek is, en S de totale lengte van den bovenbouw als aangegeven in Voorschrift XL.

Wanneer de bovenzijde van het scheepsboord een ongewonen vorm heeft, neemt men voor D de holte van een grootspant met verticale bovenzijde van het boord, eene standaarddekronde en een oppervlak van het bovenste gedeelte der dwarsdoorsnede, welke gelijk is aan die van het bovengedeelte van het werkelijke grootspant. Wanneer eene terugwijking of verspringing in de bovenzijde van het boord (zoogals bij Torendekscheepen) voorkomt, wordt 70 percent van de doorsnede boven de terugwijking of verspringing medegerekend bij de bepaling van het oppervlak der gelijkwaardige doorsnede.

In een schip zonder een gesloten bovenbouw, welke het midden-gedeelte der lengte over ten minste 0,6 L bedekt, zonder een gesloten koffervormig dekhuis (trunk) of zonder een samenstel van intacte gedeelten bovenbouw en eene trunk, welke te zamen van

voor tot achter doorloopen, mag, wanneer D kleiner is dan $\frac{L}{15}$, de holte, welke in verband met de Tabel wordt gebruikt, niet kleiner dan $\frac{L}{15}$ worden genomen.

Voorschrift XXXVI.

Volheidscoëfficiënt (c).

De volheidscoëfficiënt, welke in verband met de Tabel voor het Vrijboord wordt gebruikt, wordt uitgedrukt door :

$$c = \frac{\Delta}{L \cdot B \cdot d_1}$$

waarin Δ de waterverplaatsing in zoetwater naar den mal voorstelt in tonnen (schroefasuitbouwsels niet medegerekend) bij een gemiddelden diepgang zonder kiel (d_1), welke 85 percent van de holte naar den mal bedraagt. De coëfficiënt c mag niet kleiner dan 0,68 worden genomen.

Voorschrift XXXVII.

Sterkte.

Het bevoegde Lichaam, dat de uitwatering vaststelt, moet er van overtuigd zijn, dat de bouw der schepen voldoende sterk is in verband met het daarvoor berekende vrijboord. Schepen, welke voldoen aan den hoogsten standaard van de voorschriften van een door de Administratie erkend particulier onderzoekingsbureau, moeten als voldoende sterk worden beschouwd in verband met het minimum vrijboord, dat krachtens de Voorschriften wordt bepaald.

Aan schepen, welke niet voldoen aan den hoogsten standaard van de Voorschriften van een door de Administratie erkend particulier onderzoekingsbureau moet een zoodanig vergroot vrijboord worden toegekend, als door het bevoegde Lichaam, dat de uitwatering vaststelt, zal worden bepaald en tot het geven van eene handleiding worden de volgende weerstandsmomenten aangegeven.

Materialen. De weerstandsmomenten zijn vastgesteld, aannemende dat voor de constructie gebruik is gemaakt van vloeijzer, verkregen door het « openhaard » proces (zuur of basisch) met eene treksterkte van 41 à 50 kilogram per vierkante millimeter en een rek van ten minste 16 percent over eene lengte van 203 millimeter.

Sterktedek. Het sterktedek is het bovenste dek, dat over de halve lengte midscheeps behoort tot en een integreerend deel uitmaakt van den langsdraager.

Holte tot sterktedek (Ds). De holte tot het sterktedek is de verticale afstand in meters, midscheeps gemeten van den bovenkant van de kiel tot den bovenkant van den dekbalk van het sterktedek in de zijde.

Diepgang (d). De diepgang is de verticale afstand in meters, midscheeps gemeten van den bovenkant van de kiel tot het middelpunt van den cirkel.

Module longitudinal. Le module longitudinal $\frac{I}{v}$ est le quotient du moment d'inertie I du maître couple par rapport à l'axe neutre, par la distance v de l'axe neutre à la partie supérieure du barrot du pont de résistance en abord; ce module doit être calculé par le travers des ouvertures, mais sans déductions pour les trous de rivets. Les sections sont mesurées en millimètres carrés et les distances en mètres.

Au-dessous du pont de résistance, tous les éléments longitudinaux continus doivent entrer en ligne de compte, à l'exception des hiloires de pont destinées uniquement à servir de supports.

Au-dessus du pont de résistance, la cornière gouttière et la partie supérieure du carreau sont les seuls éléments dont il faille tenir compte.

Le module longitudinal réglementaire pour les matériaux travaillant est exprimé par f.T.B., où f est un coefficient donné par la table suivante :

L	f	L	f
50	5777	108	19586
56	4195	114	21252
62	4892	120	25106
68	5622	126	25051
74	6552	132	27051
80	7470	138	29146
86	8669	144	31268
92	9920	150	35480
98	11255	156	35770
104	12774	162	38065
110	14555	168	40414
116	15897	174	42868
122	17615	180	45568

Pour les longueurs intermédiaires, la valeur de f est déterminée par interpolation.

Cette formule s'applique lorsque la longueur ne dépasse pas 182 m 88, lorsque B est compris entre $\frac{L}{10} + 1,52$ et $\frac{L}{10} + 6,10$ (y compris ces deux valeurs) et lorsque $\frac{L}{C}$ est compris entre 10 et 13,5 (y compris ces deux valeurs).

Membrane. Pour le calcul du module de membrane, la membrane est considérée comme composée d'une cornière et d'une cornière renversée qui sont toutes deux de même échantillon.

Module de membrane. Le module de membrane $\frac{I}{v}$ de la membrane milieu au-dessous de la rangée inférieure de barrots est le quotient du moment d'inertie I de la section de la membrane par rapport à son axe neutre par la distance v de l'axe neutre à l'extrémité de la section de la membrane; ce module doit être calculé sans déduction pour les trous de rivets et de boulons. Le module de membrane est mesuré en centimètres cubes.

Le module de membrane réglementaire est exprimé par :

$$\frac{s(T - U)(f_1 + f_2)}{1000},$$

où s est l'écartement des membrures en mètres.

t est la distance verticale mesurée en mètres au milieu du navire depuis le dessus de quille jusqu'à un point situé à mi-distance entre le sommet du double-fond en abord et le sommet du gousset de pied de membrure (voir figure 2). Lorsqu'il n'y a pas de double-fond, t est mesuré jusqu'à un point situé à mi-distance entre le sommet de la varangue au centre et le sommet de la varangue en abord.

f_1 est un coefficient dépendant de H ; dans les navires avec double fond, H est la distance verticale mesurée en mètres depuis le milieu du gousset de barrot de la rangée inférieure, en abord, jusqu'à un point situé à mi-hauteur entre le sommet du double fond en abord et le sommet du gousset de pied des membrures (voir figure 2). Lorsqu'il n'y a pas de double fond, H est mesuré jusqu'à un point situé à mi-hauteur entre le sommet de la varangue au centre, et le sommet de la varangue en abord. Lorsque la membrane possède un supplément de résistance résultant des formes du navire, f_1 peut être modifié en conséquence.

Weerstandsmoment voor langsscheepsche sterkte. Het weerstandsmoment voor langsscheepsche sterkte $\frac{I}{v}$ is het traagheidsmoment I

van het grootspant ten opzichte van de neutrale as gedeeld door den afstand v , gemeten van de neutrale as tot den bovenkant van den dekblak van het sterkte-dek in de zijde, berekend ter plaatse van de openingen, doch zonder aftrek van nagelgaten. De doorsneden worden berekend in vierkante millimeters en de afstanden in meters.

Onder het sterkte-dek worden alle doorlopende langsverbanddeelen inbegrepen, met uitzondering van die deelen van onderdekklingsdragers, welke geheel dienen voor ondersteuning. Boven het sterkte-dek zijn het stringerhoekstaal en het bovengedeelte van de berghoutsgang de eenige deelen welke in rekening worden gebracht.

Het vereischte weerstandsmoment voor langsscheepsche sterkte van de werkelijke materiaaldoorsnede wordt uitgedrukt door $f \cdot d \cdot B$, waarin f de factor is, die verkregen wordt uit de volgende tabel :

L	f	L	f
50	5777	108	19586
56	4195	114	21252
62	4892	120	25106
68	5622	126	25051
74	6552	132	27051
80	7470	138	29146
86	8669	144	31268
92	9920	150	35480
98	11255	156	35770
104	12774	162	38065
110	14555	168	40414
116	15897	174	42868
122	17615	180	45568

Voor tusschenliggende lengten wordt de waarde van f door interpolatie bepaald.

De formule is van toepassing, wanneer L niet grooter is dan 182 m 88, B noch kleiner is dan de waarde $\frac{L}{10} + 1,52$, noch grooter is dan $\frac{L}{10} + 6,10$ en $\frac{L}{D_s}$ niet kleiner is dan 10 en niet grooter is dan 13,5.

Spant. Voor de berekening van het weerstandsmoment wordt aangenomen dat het spant bestaat uit een spanthoekstaal en een keer-spanthoekstaal, welke elk van dezelfde afmetingen en dikte zijn.

Weerstandsmoment van het spant. Het weerstandsmoment $\frac{I}{v}$ van het middelste spant onder de onderste rij balken is het traagheidsmoment I van de spantdoorsnede ten opzichte van de neutrale as, gedeeld door den afstand v , gemeten van de neutrale as tot het uiteinde van de spantdoorsnede en berekend zonder aftrek van nagel- en boutgaten. Het weerstandsmoment wordt in kubieke centimeters uitgedrukt.

Het vereischte weerstandsmoment van het spant wordt aangeduid door :

$$\frac{s(d - t)(f_1 + f_2)}{1000},$$

waarin

s de spantafstand in meters is.

t de verticale afstand in meters is van den bovenkant der kiel tot een punt dat gelegen is midden tusschen den bovenkant van den dubbelen bodem in de zijde en den bovenkant van de kimknieplaat (zie Afb. 2). Wanneer er geen dubbele bodem is, wordt t gemeten tot een punt dat gelegen is midden tusschen den bovenkant van de vrang in het midden en den bovenkant van de vrang in de zijde.

f_1 is een coëfficiënt welke afhankelijk is van H , hetgeen in schepen met een dubbelen bodem de verticale afstand in meters is van het midden van het balkbord van de onderste rij balken in de zijde tot een punt, dat gelegen is midden tusschen den bovenkant van den dubbelen bodem in de zijde en den bovenkant van de kimknieplaat (zie Afb. 2). Wanneer er geen dubbele bodem is, wordt H gemeten tot een punt dat gelegen is midden tusschen den bovenkant van de vrang in het midden en den bovenkant van de vrang in de zijde. Wanneer het spant, ten gevolge van den scheepsvorm, extra sterkte verkrijgt, moet hiermede bij de bepaling van de waarde van f_1 rekening worden gehouden.

f_1 est un coefficient dépendant de K ; K est la distance verticale en mètres mesurée en abord depuis la face supérieure des barrots de la rangée intérieure jusqu'à un point situé à 2^m286 au-dessus du pont de franc-bord ou, s'il y a une superstructure, jusqu'à un point situé à 3^m81 au-dessus du pont de franc-bord (voir figure 2).

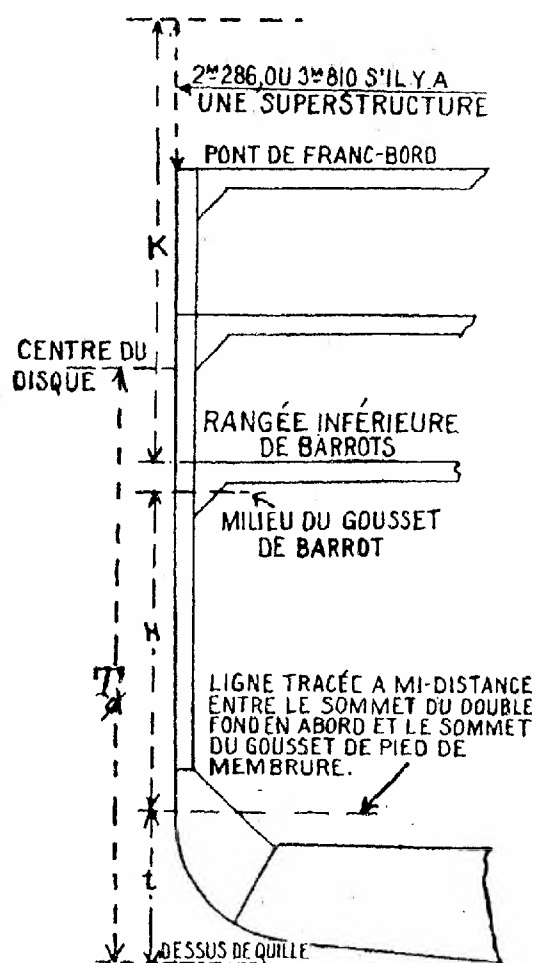


FIGURE 2.

Les valeurs de f_1 et de f_2 sont données par les tables suivantes.

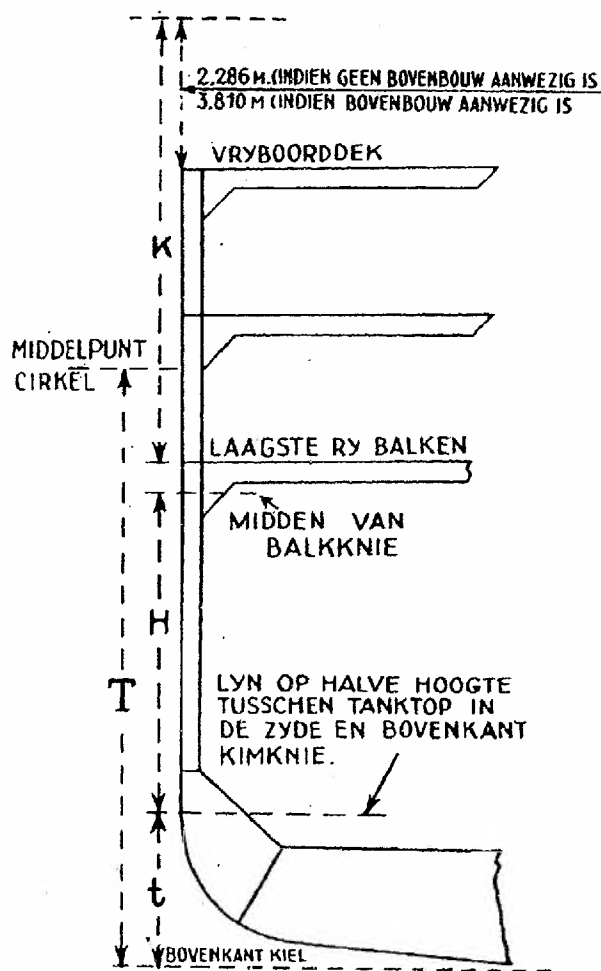
H en mètres	0	2,1	2,7	3,3	3,9	4,5	5,1	5,7	6,3	6,9	7,5
f_1	19050	23218	26234	31290	36355	40651	60877	74144	88564	104891	121552

K en mètres	0	1,5	3	4,5	6	7,5	9	10,5	12
f_1	0	1042	2084	4133	6217	9275	13358	18467	24600

Les valeurs intermédiaires seront obtenues par interpolation.

Cette formule s'applique lorsque C est compris entre 4^m57 et 18^m29 (y compris ces deux valeurs), lorsque B est compris entre $\frac{L}{10} + 1,52$ et $\frac{L}{10} + 6,10$ (y compris ces deux valeurs) lorsque $\frac{L}{10}$ est compris entre 10 et 13,5 (y compris ces deux valeurs), enfin lorsque la distance mesurée horizontalement entre la partie extérieure de la membrure et le centre de la première rangée d'épontilles ne dépasse pas 6^m10.

f_2 is een coëfficiënt welke afhankelijk is van K , hetgeen de verticale afstand in meters is van den bovenkant der onderste rij balken tot een punt dat 2 m. 286 boven het vrijboorddek in de zijde is gelegen of, indien er een bovenbouw is, tot een punt, dat 3 m. 81 boven het vrijboorddek in de zijde is gelegen (zie Afb. 2).



AFB : 2

De waarden van f_1 en f_2 worden uit de volgende tabellen verkregen:

H in meters	0	2,1	2,7	3,3	3,9	4,5	5,1	5,7	6,3	6,9	7,5
f_1	19050	23218	26234	31290	36355	40651	60877	74144	88564	104891	121552

K in meters	0	1,5	3	4,5	6	7,5	9	10,5	12
f_1	0	1042	2084	4133	6217	9275	13358	18467	24600

Tusschengelegene waarden worden door interpolatie verkregen.

Deze formule is van toepassing, wanneer D noch kleiner is dan 4^m57, noch grooter dan 18^m29, B noch kleiner is dan $\frac{L}{10} + 1,52$, noch grooter dan $\frac{L}{10} + 6,10$, $\frac{L}{10}$ noch kleiner is dan 10, noch grooter dan 13,5, en de horizontale afstand van den buitenkant van het spant tot de eerste rij stutten 6^m10 niet te boven gaat.

Dans les navires à un seul pont de forme ordinaire, lorsque H ne dépasse pas 5^m49, le module de membrure déterminé par la méthode précédente doit être multiplié par le facteur f_1 :

$$f_1 = 0,50 + 0,05 \left(\frac{H}{0,505} - 8 \right).$$

Lorsque la distance mesurée horizontalement entre la partie extérieure de la membrure et le centre de la première rangée d'épouilles dépasse 6^m10, l'Autorité habilitée pour l'assignation des franc-bords doit se rendre compte qu'un supplément de résistance suffisant a été prévu.

SUPERSTRUCTURES.

Règle XXXVIII.

Hauteur de Superstructure.

La hauteur d'une superstructure est la plus petite distance verticale mesurée depuis le dessus du pont de superstructures jusqu'au can supérieur des barrots du pont de franc-bord diminuée de la différence entre C et le creux sur quille au livet (voir Règles XXXIV et XXXV).

Règle XXXIX.

Hauteur réglementaire de superstructure.

La hauteur réglementaire d'une demi-dunette est de 0^m91 pour les navires dont la longueur est inférieure ou égale à 30^m50, de 1^m22 pour les navires de 76^m20 et de 1^m83 pour les navires de 122 mètres et au-dessus. La hauteur réglementaire de toute autre superstructure est de 1^m83 pour les navires dont la longueur est inférieure ou égale à 76^m20 et de 2^m29 pour les navires dont la longueur est égale ou supérieure à 122 mètres. La hauteur réglementaire pour les longueurs intermédiaires est obtenue par interpolation.

Règle XL.

Longueur de superstructure (S).

La longueur d'une superstructure est la longueur moyenne couverte des parties de la superstructure qui s'étendent jusqu'aux murailles du navire et qui sont comprises à l'intérieur des perpendiculaires menées aux extrémités de la ligne de charge d'été, définie à la Règle XXXII.

Règle XLI.

Superstructure fermée.

Une superstructure détachée n'est regardée comme fermée que si :

- Les cloisons limitant cette superstructure sont solidement construites (voir Règle XLII);
- Les ouvertures d'accès dans ces cloisons sont munies de dispositifs de la Classe 1 ou de la Classe 2 (voir Règles XLIII et XLIV);
- Toutes les autres ouvertures dans les côtés ou dans les extrémités de la superstructure sont munies de moyens de fermeture efficacement étanches aux intempéries;
- Des accès indépendant aux postes d'équipage, chambre des machines, soutes et autres espaces nécessaires pour le service du bord dans les châteaux et dans les dunettes sont à tout moment utilisables lorsque les ouvertures de cloison sont fermées.

Règle XLII.

Cloisons des superstructures.

Les cloisons placées aux extrémités exposées des dunettes, châteaux et gaillards des navires ayant le franc-bord minimum sont considérées comme de construction efficace si l'Autorité habilitée pour l'assignation des franc-bords s'est assurée qu'en l'espèce elles sont équivalentes aux cloisons types définis ci-après. Dans ces cloisons types les renforts et les tôles ont les échantillons donnés dans la Table III, l'écartement des renforts est de 0^m76, les renforts des cloisons-fronteaux de la dunette et du château sont efficacement

In schepen van gewonen vorm met één dek wordt, wanneer H niet grooter is dan 5^m49, het volgens de vorige methode bepaalde weerstandsmoment van het spant met den factor f_1 vermenigvuldigd, waarbij :

$$f_1 = 0,50 + 0,05 \left(\frac{H}{0,505} - 8 \right).$$

Wanneer de horizontale afstand van den buitenkant van het spant tot het midden van de eerste rij stutten grooter is dan 6^m10, moet het bevoegde Lichaam, dat de uitwatering vaststelt, er van overtuigd zijn dat voldoende extra sterkte aanwezig is.

BOVENBOUW.

Voorschrift XXXVIII.

Hoogte van den bovenbouw.

De hoogte van een bovenbouw is de kleinste verticale hoogte, gemeten van den bovenkant van het dek van den bovenbouw tot den bovenkant van de vrijboorddekbalken, verminderd met het verschil tusschen D en de holte naar den mal (zie Voorschriften XXXIV en XXXV).

Voorschrift XXXIX.

Standaardhoogte van den bovenbouw.

De standaardhoogte van een verhoogd halfdek is 0^m91 voor schepen met eene lengte van 30^m50 en kleiner, 1^m22 voor schepen met eene lengte van 76^m20 en 1^m83 voor schepen met eene lengte van 122 meter en grooter. De standaardhoogte voor elken anderen bovenbouw is 1^m83 voor schepen van 76^m20 en kleiner en 2^m29 voor schepen van 122 meter en grooter. De standaardhoogte voor daar-tusschen gelegen lengten wordt door interpolatie verkregen.

Voorschrift XL.

Lengte van den bovenbouw (S).

De lengte van een bovenbouw is de gemiddelde lengte, welke bedekt is door deelen van den bovenbouw, welke zich uitstrekken van boord tot boord, voor zoover zij binnen lijnen liggen welke loodrecht zijn getrokken op de uiteinden van de lastlijn bij Zomer-uitwatering, zooals in Voorschrift XXXII is bepaald.

Voorschrift XLI.

Gesloten bovenbouw.

Een op zich zelf staand gedeelte van een onderbroken bovenbouw wordt slechts als gesloten beschouwd, wanneer :

- De eindschotten sterk gebouwd zijn (zie Voorschrift XLII);
- De toegangsoeningen in deze schotten van middelen tot afsluiting der 1^o of 2^o Klasse zijn voorzien (zie Voorschriften XLIII en XLIV);
- Alle overige openingen in het schoepsboord of in de einden van den bovenbouw zijn voorzien van doeltreffende middelen tot afsluiting, welke dicht zijn tegen weer en wind;
- Onafhankelijke toegangen voor de bemanning naar de voortstuwingsruimten, naar de brandstofbergenplaatsen en andere ruimten, welke noodig zijn voor den dienst, binnen een brughuis of eene kampanje zijn gelegen, te allen tijde gebruikt kunnen worden, wanneer de openingen in de schotten gesloten zijn.

Voorschrift XLII.

Schotten van den bovenbouw.

Schotten aan de blootgestelde einden van eene kampanje, een brughuis en een bak, worden geacht van deugdelijke constructie te zijn, wanneer het bevoegde Lichaam, dat de uitwatering vaststelt, zich ervan heeft verzekerd dat zij, de omstandigheden in aanmerking genomen, gelijkwaardig zijn aan den volgenden standaard voor schepen met een minimum vrijboord. Volgens deze standaard zijn de verstijgingsstijlen en de beplating van de afmetingen, als in Tabel III is vastgesteld, is de afstand der stijlen 0^m76, hebben de stijlen op de

attachés à leurs extrémités et ceux des cloisons placées aux extrémités arrière des châteaux et des gaillards s'étendent sur toute la distance qui sépare les cornières de bordure de ces cloisons.

TABLE 5.
Cloisons exposées des superstructures de hauteur réglementaire.

Cloisons frontaux des châteaux. Cloisons non protégées des détonations dont la longueur est supérieure ou égale à 0,4 l.	Cloisons des dunettes partiellement protégées ou de longueur inférieure à 0,4 l.	Cloisons à l'arrière des châteaux ou des gaillards
Longueur du navire	Longueur du navire	Longueur du navire
Renforts en cornières à boutin	Renforts en cornières ordinaires	Renforts en cornières ordinaires
Millimètres	Millimètres	Millimètres
Inférieure à 45,70 m.	Inférieure à 45,70 m.	Inférieure à 45,70 m.
45,70 m. et au-dessus	45,70 m. et au-dessus	45,70 m. et au-dessus
115,80 m. et au-dessus	121,90 m. et au-dessus	121,90 m. et au-dessus

Pour les navires de longueur intermédiaire, les épaisseurs des tôles de cloison s'obtiennent par interpolation

DISPOSITIFS DE FERMETURE DES OUVERTURES PRATIQUÉES DANS LES CLOISONS DES SUPERSTRUCTURES DÉTACHÉES.

Règle XLIII.

Dispositifs de fermeture de la Classe 1.

Ces dispositifs doivent être en fer ou en acier, et dans tous les cas attachés solidement et d'une façon permanente à la cloison, entourés d'un cadre, raidis et installés d'une manière telle que l'ensemble de la structure soit d'une solidité équivalente à celle de la cloison intacte; ils doivent être étanches aux intempéries lorsqu'ils sont fermés. Les appareils prévus pour assujettir ces fermetures doivent être attachés d'une façon permanente à la cloison ou aux fermetures elles-mêmes et ces dernières doivent être disposées de telle sorte qu'elles puissent être fermées et assujetties de l'un et l'autre côté de la cloison ou du pont situé au-dessus. Les seuils des ouvertures d'accès doivent s'élever au moins à 380 millimètres au-dessus du pont.

Règle XLIV.

Dispositifs de fermeture de la Classe 2.

Ces dispositifs sont : a) des portes à charnière en bois dur munies d'un encadrement solide; elles ne doivent pas avoir plus de 0^m76 de large ni moins de 50 millimètres d'épaisseur; ou b) des madriers mobiles placés sur toute la hauteur de l'ouverture dans des fers en U rivés à la cloison. Les madriers mobiles doivent avoir au moins 50 millimètres d'épaisseur lorsque la largeur de l'ouverture est inférieure ou égale à 0^m76; leur épaisseur sera augmentée de 25 millimètres pour chaque augmentation de 380 millimètres sur la largeur; ou c) des tôles démontables d'une efficacité équivalente.

DISPOSITIFS POUR LA FERMETURE TEMPORAIRE DES OUVERTURES DANS LES PONTS DE SUPERSTRUCTURES.

Règle XLV.

Les dispositifs de fermeture temporaire pour les ouvertures pratiquées dans l'axe du pont d'une superstructure fermée consistent en :

- Une hiloire en acier solidement rivée au pont et dont la hauteur ne devra pas être inférieure à 230 millimètres;
- Des panneaux de fermeture conformes à la Règle X, et tenus en place par des saisines en chanvre;
- Des supports de panneaux conformes aux Règles XI et XII et aux Tables 1 ou 2.

schotten aan de voorzijde van de kampanje en van het brughuis deugelijke eindverbindingen en lopen die op de schotten aan de achterzijde van het brughuis en van den bak over den geheelen afstand tusschen de randhoekstalen der schotten door.

TABLE III.
Blootgestelde schotten van een bovenbouw met standaardhoogte.

Schotten aan de voorzijde van een kampanje, schotten van een kampanje met een lengte van 0,4 l. of groter	Schotten van een kampanje, schotten van een kampanje met een lengte van 0,4 l.	Schotten aan de achterzijde van een brughuis of een bak
Scheeps-lengte	Scheeps-lengte	Scheeps-lengte
Stijlen van buthoekstaal	Stijlen van gewoon hoekstaal	Stijlen van gewoon hoekstaal
Millimeters	Millimeters	Millimeters
Minder dan 45,70 m.	Minder dan 45,70 m.	Minder dan 45,70 m.
45,70 m. et au-dessus	45,70 m. et au-dessus	45,70 m. et au-dessus
115,80 m. et au-dessus	121,90 m. et au-dessus	121,90 m. et au-dessus

Voor schepen met een tusschengelegen lengte moet de plaatdikte door interpolatie worden verkregen

INRICHTINGEN OM TOEGANGSOPENINGEN IN SCHOTTEN AAN DE BINDEN VAN EEN OP ZICHZELF STAAND GEDEELTE VAN EEN ONDERBROKEN BOVENBOUW AF TE SLUITEN.

Voorschrift XLIII.

Middelen tot afsluiting der 1^e Klasse.

Deze middelen tot afsluiting moeten van ijzer en staal, in alle gevallen blijvend en stevig aan het schot bevestigd, ingeraamd, verstijfd en zoodanig aangebracht zijn, dat het geheele samenstel even sterk is als het intacte schot; zij moeten, wanneer zij gesloten zijn, dicht zijn tegen weer en wind. De sluitinrichtingen voor deze middelen tot afsluiting moeten blijvend aan het schot of aan de middelen tot afsluiting zelve zijn bevestigd en deze middelen moeten zoodanig zijn dat zij aan beide zijden van het schot of van het dek er boven behandeld en gesloten kunnen worden. De drempels van de toegangsopeningen moeten ten minste 380 millimeter boven het dek reiken.

Voorschrift XLIV.

Middelen tot afsluiting der 2^e Klasse.

Deze middelen tot afsluiting zijn (a) hard houten scharnierende deuren met stevig regelwerk, welke deuren noch breeder dan 0^m76, noch dunner dan 50 millimeter mogen zijn; of (b) losse planken, welke over de volle hoogte van de opening tusschen op het schot geklonken kanaalijzers zijn aangebracht, waarbij deze planken niet dunner dan 50 millimeter mogen zijn, indien de wijde van de opening 0^m76 of minder bedraagt en waarvan de dikte vergroot moet worden in de verhouding van 25 millimeter voor elke vermeerdering in wijde van 380 millimeter; of (c) even doeltreffende wegneembare platen.

TIJDELIJKE INRICHTINGEN TOT HET AFSLUITEN VAN OPENINGEN IN DEKKEN VAN DEN BOVENBOUW.

Voorschrift XLV.

Tijdelijke middelen tot afsluiting van in het middenvlak gelegen openingen in het dek van een gesloten bovenbouw bestaan uit :

- Een stalen hoofd, dat deugdelijk op het dek is geklonken en een hoogte heeft, welke niet geringer is dan 230 millimeter;
- Luiken, als aangegeven in Voorschrift X, welke bevestigd worden door hennepsjorings; en
- Ondersteuning van de luiken, als aangegeven in de Voorschriften XI en XII en de Tabellen 1 en 2.

LONGUEUR EFFECTIVE DES SUPERSTRUCTURES DÉTACHÉES.

Règle XLVI.

Généralités.

Lorsque les cloisons exposées aux extrémités des dunettes, châteaux et gaillards ne sont pas d'une construction efficace (voir Règle XLII) elles sont considérées comme non existantes.

Lorsqu'une ouverture non munie d'un dispositif de fermeture permanent est pratiquée dans le bordé extérieur d'une superstructure, la partie de la superstructure placée par le travers de l'ouverture est considérée comme n'ayant aucune longueur effective.

Lorsque la hauteur d'une superstructure est plus petite que la hauteur réglementaire, sa longueur est réduite dans le rapport de la hauteur réelle à la hauteur réglementaire. Lorsque la hauteur de la superstructure dépasse la hauteur réglementaire, la longueur de la superstructure n'est pas augmentée.

Règle XLVII.

Dunette.

Lorsqu'il y a une cloison efficace et lorsque les ouvertures d'accès sont munies de fermetures de la classe 1, la longueur jusqu'à la cloison est effective. Lorsque les ouvertures d'accès pratiquées dans une cloison efficace sont munies de fermetures de la classe 2 et lorsque la longueur jusqu'à la cloison est égale ou inférieure à 0,5 L, 100 pour cent de cette longueur sont effectifs; lorsque la longueur est égale ou supérieure à 0,7 L, 90 pour cent de cette longueur sont effectifs; lorsque la longueur jusqu'à la cloison est comprise entre 0,5 et 0,7 L, un pourcentage intermédiaire de cette longueur est effectif, et lorsqu'une déduction est accordée pour un trunk efficace contigu (voir Règle LI), 90 pour cent de cette longueur sont effectifs. 50 pour cent de la longueur d'une dunette ouverte ou d'un prolongement ouvert de la dunette au delà d'une cloison efficace sont effectifs.

Règle XLVIII.

Demi-dunette.

Lorsqu'il y a une cloison efficace intacte, la longueur jusqu'à la cloison est effective. Lorsque la cloison n'est pas intacte la superstructure est considérée comme une dunette de hauteur moindre que la hauteur réglementaire.

Règle XLIX.

Château.

Lorsqu'il y a une cloison efficace à chaque extrémité et lorsque les ouvertures d'accès dans ces cloisons sont munies de fermetures de la classe 1, la longueur comprise entre les cloisons est effective.

Lorsque les ouvertures d'accès dans la cloison avant sont munies de fermetures de la classe 1 et lorsque les ouvertures dans la cloison arrière sont munies de fermetures de la classe 2, la longueur entre les cloisons est effective et lorsqu'une déduction est accordée pour un trunk efficace attaché à la cloison arrière (voir Règle LI), 90 pour cent de la longueur sont effectifs. Lorsque les ouvertures d'accès dans les deux cloisons sont munies de fermetures de la classe 2, 90 pour cent de la longueur entre les cloisons sont effectifs. Lorsque les ouvertures d'accès dans la cloison avant sont munies de fermetures de la classe 1 ou de la classe 2 et lorsque les ouvertures d'accès de la cloison arrière n'ont pas de fermetures, 75 pour cent de la longueur entre les cloisons sont effectifs. Lorsque les ouvertures d'accès de deux cloisons n'ont pas de dispositifs de fermetures, 50 pour cent de la longueur sont effectifs. 75 pour cent de la longueur d'un prolongement ouvert de château au delà de la cloison arrière et 50 pour cent de la longueur d'un prolongement ouvert au delà de la cloison avant sont effectifs.

Règle L.

Gaillard.

Lorsqu'il y a une cloison efficace et lorsque les ouvertures d'accès sont munies de dispositifs de fermeture de la Classe 1 ou 2, la longueur jusqu'à la cloison est effective. Lorsqu'il n'y a pas de dispositifs de fermeture et lorsque la tonture en avant de la demi-longueur du navire n'est pas inférieure à la tonture réglementaire, 100 pour cent de la longueur du gaillard sur l'avant de 0,1 L, mesuré à partir de la perpendiculaire avant, sont effectifs; lorsque la tonture à l'avant est égale ou inférieure à la moitié de la tonture réglementaire, 50 pour cent de cette longueur sont effectifs;

IN REKENING TE BRENGEN LENGTE VAN EEN ONDERBROKEN BOVENBOUW.

Voorschrift XLVI.

Algemeen.

Wanneer blootgestelde eindschotten van eene kampanje, eene brug en een bak niet van voldoende sterke constructie zijn (zie Voorschrift XLII), worden zij als niet bestaand beschouwd.

Wanneer in de zijbeplating van een bovenbouw eene opening is aangebracht, welke niet van permanente middelen tot afsluiting is voorzien, wordt de lengte van het gedeelte van den bovenbouw dwars van de opening niet in rekening gebracht.

Wanneer de hoogte van een bovenbouw geringer is dan de standaardhoogte, wordt de lengte daarvan evenredig met de verhouding van de werkelijke tot de standaardhoogte verminderd. Wanneer de hoogte grooter is dan de standaardhoogte, wordt geen grootere lengte van den bovenbouw in rekening gebracht.

Voorschrift XLVII.

Kampanje.

Wanneer een schot van voldoende sterkte aanwezig is en de toegangsoeningen van middelen tot afsluiting der 1^e Klasse zijn voorzien, wordt de geheele lengte tot het schot in rekening gebracht. Wanneer de toegangsoeningen in een schot van voldoende sterkte van middelen tot afsluiting der 2^e Klasse zijn voorzien en de lengte tot het schot 0,5 L of minder bedraagt, wordt 100 t. h. van die lengte in rekening gebracht; wanneer de lengte 0,7 L of meer bedraagt, 90 t. h. van die lengte; wanneer de lengte grooter is dan 0,5 L en kleiner dan 0,7 L, wordt een gemiddeld percentage van die lengte in rekening gebracht; wanneer een vermindering wordt toegestaan voor een deugdelijken, belendenden trunk (zie Voorschrift LI), wordt 90 t. h. van de lengte tot het schot in rekening gebracht. Van de lengte van eene open kampanje of van een open verlengstuk van eene kampanje buiten een deugdelijk eindschot, wordt 50 t. h. in rekening gebracht.

Voorschrift XLVIII.

Verhoogd halfdek.

Wanneer een voldoende sterk intact schot aanwezig is, wordt de geheele lengte tot het schot in rekening gebracht. Indien het schot niet intact is, wordt de bovenbouw als eene kampanje van eene hoogte welke geringer is dan de standaardhoogte beschouwd.

Voorschrift XLIX.

Brughuis.

Wanneer een voldoende sterk schot aan elk uiteinde aanwezig is en de toegangsoeningen in die schotten voorzien zijn van middelen tot afsluiting der 1^e Klasse, wordt de geheele lengte tusschen de schotten in rekening gebracht.

Wanneer de toegangsoeningen in het frontschot van middelen tot afsluiting der 1^e Klasse en de toegangsoeningen in het achterschot van middelen tot afsluiting der 2^e Klasse zijn voorzien, wordt de geheele lengte tusschen de schotten in rekening gebracht; wanneer een aftrek wordt toegestaan voor een deugdelijken belendenden trunk, welke tegen het achterschot aansluit (zie Voorschrift LI), wordt 90 t. h. van de lengte in rekening gebracht. Wanneer de toegangsoeningen in beide schotten zijn voorzien van middelen tot afsluiting der 2^e Klasse, wordt 90 t. h. van de lengte tusschen de schotten in rekening gebracht. Wanneer de toegangsoeningen in het frontschot van middelen tot afsluiting der 1^e of 2^e Klasse zijn voorzien en de toegangsoeningen in het achterschot geen middelen tot afsluiting hebben, wordt 75 t. h. van de lengte tusschen de schotten in rekening gebracht.

Wanneer de toegangsoeningen in beide schotten geen middelen tot afsluiting hebben, wordt 50 t. h. van de lengte in rekening gebracht. 75 t. h. van de lengte van een open verlengstuk achter het achterschot en 50 t. h. van een open verlengstuk vóór het frontschot worden in rekening gebracht.

Voorschrift L.

Bak.

Wanneer een schot van voldoende sterkte aanwezig is en de toegangsoeningen van middelen tot afsluiting der 1^e of 2^e Klasse zijn voorzien, wordt de lengte tot het schot in rekening gebracht. Wanneer geen middelen tot afsluiting zijn aangebracht en de zeeg vóór het midden der lengte niet kleiner is dan de standaardzeeg, wordt 100 % van de lengte van den bak gelegen vóór 0,1 L, van de vóórloodlijn gemeten, in rekening gebracht; wanneer de zeeg in het voorschip gelijk is aan de helft van de standaardzeeg of minder, wordt 50 % van die lengte in rekening gebracht en wanneer

lorsque la tonture à l'avant est intermédiaire entre la tonture réglementaire et la demi-tonture réglementaire, un pourcentage intermédiaire de cette longueur est effectif. 50 pour cent de la longueur d'un prolongement ouvert du gaillard en arrière de la cloison ou au delà de 0,1 L, en arrière de la perpendiculaire avant, sont effectifs.

Règle LI.

Trunk.

Un trunk ou toute autre construction semblable qui ne s'étend pas jusqu'aux murailles du navire est considéré comme efficace à condition que :

- a) Le trunk soit au moins aussi solide qu'une superstructure;
- b) Les panneaux soient sur le pont du trunk et satisfassent aux prescriptions des Règles VIII à XVI, que la largeur de la gouttière de pont du trunk constitue une passerelle satisfaisante et apporte une rigidité latérale suffisante;
- c) Une plate-forme de manœuvre permanente s'étendant de l'avant et à l'arrière et munie de garde-corps soit constituée par le pont du trunk ou par des trunks détachés reliés aux autres superstructures par des passerelles permanentes efficaces;
- d) Les manches à air soient protégées par le trunk, par des couvercles étanches ou des dispositifs équivalents;
- e) Des rambarde soient placées sur les parties exposées du pont de franc-bord par le travers du trunk sur la demi-longueur au moins des dites parties exposées;
- f) Les encaissements de la machine soient protégés par le trunk, au moyen d'une superstructure de hauteur réglementaire ou au moyen d'un rouf de même hauteur et de solidité équivalente.

Lorsque les ouvertures d'accès dans les cloisons de la dunette ou du château sont munies de fermetures de la classe I, 100 pour cent de la longueur d'un trunk efficace, réduits dans le rapport de la largeur moyenne de ce trunk à B, sont ajoutés à la longueur effective des superstructures. Lorsque les ouvertures d'accès de ces cloisons ne sont pas munies de fermetures de la classe I, 90 pour cent sont ajoutés.

La hauteur réglementaire d'un trunk est égale à la hauteur réglementaire d'un château.

Lorsque la hauteur du trunk est moindre que la hauteur réglementaire d'un château, l'augmentation est réduite dans le rapport de la hauteur réelle à la hauteur réglementaire; lorsque la hauteur des hiloires de panneaux sur le pont du trunk est moindre que la hauteur réglementaire des hiloires de panneaux (voir Règle IX), une réduction doit être faite sur la hauteur réelle du trunk, réduction qui doit correspondre à la différence entre la hauteur réelle et la hauteur réglementaire des hiloires de panneaux.

LONGUEUR EFFECTIVE DES SUPERSTRUCTURES FERMÉES AVEC OUVERTURES DANS L'AXE.

Règle LII.

Superstructures fermées avec ouvertures axiales dans le pont, non pourvues de moyens de fermeture permanents.

Lorsqu'il y a une superstructure fermée avec une ou plusieurs ouvertures axiales dans le pont, non pourvues de moyens de fermeture permanents (voir Règles VIII à XVI), la longueur effective de la superstructure est déterminée comme il suit :

- 1) Lorsque des dispositifs de fermeture temporaires efficaces ne sont pas prévus pour les ouvertures axiales dans le pont (voir Règle XLV) ou lorsque la largeur de l'ouverture est égale ou supérieure à 80 pour cent de la largeur B, du pont de superstructures au milieu de l'ouverture, le navire est considéré comme ayant un puits ouvert par le travers de chaque ouverture et des sabords de décharge doivent être prévus par le travers de ce puits. La longueur effective d'une superstructure, entre les ouvertures, est déterminée d'après les Règles XLVII, XLIX et L.
- 2) Lorsque des dispositifs de fermeture temporaires efficaces sont prévus pour les ouvertures axiales dans le pont et lorsque la largeur des ouvertures est inférieure à 0,8 B, la longueur effective est déterminée d'après les Règles XLVII, XLIX et L; toutefois, lorsque les ouvertures d'accès dans les cloisons d'entrepont sont fermées par des dispositifs de fermeture de

de la zee in het voorschip eene waarde heeft, welke tusschen de standaardzee en de helft der standaardzee ligt, wordt een gemiddeld percentage in rekening gebracht. Van de lengte van een open verlengstuk achter het schot of achter 0,1 L, gemeten van de voorloodlijn, wordt 50 % in rekening gebracht.

Voorschrift LI.

Trunk.

Een trunk of eene soortgelijke constructie, welke zich niet tot de scheepsboorden uitstrekt, wordt in rekening gebracht, mits :

- a) De trunk ten minste even sterk is als een bovenbouw;
- b) De laadhoofden op het trunkdek zijn aangebracht en voldoen aan het bepaalde in de Voorschriften VIII tot en met XVI, en de breedte van de stringerplaat van het trunkdek eene voldoende loopwaring vormt en toereikende zijdelingsche verstijving verzekert;
- c) Het trunkdek van vóór tot achter een vast, van reelingwerk voorzien, begaanbaar platform vormt, dan wel dat dit wordt gevormd door onderbroken trunks, welke met andere gedeelten van den bovenbouw door vaste loopbruggen zijn verbonden;
- d) Luchtkokers door den trunk, door waterdichte deksels of gelijkwaardige middelen worden beschermd;
- e) Naast den trunk op de aan weer en wind blootgestelde gedeelten van het vrijboorddek over ten minste hunne halve lengte, open reelingwerk is aangebracht;
- f) De schachten boven de voortstuwingsruimten door den trunk, door een bovenbouw van standaardhoogte of door een dekhuis van dezelfde hoogte en van overeenkomstige sterkte zijn beschermd.

Wanneer toegangsopeningen in schotten van de kampanje of van de brug van middelen tot afsluiting der 1^e Klasse zijn voorzien, wordt 100 % van de lengte van een volledige trunk, verkleind in verhouding van zijn gemiddelde breedte tot B, bij de in rekening te brengen lengte van den bovenbouw opgeteld. Wanneer de toegangsopeningen in deze schotten niet van middelen tot afsluiting der 1^e Klasse zijn voorzien, wordt 90 % opgeteld.

De standaardhoogte van een trunk is gelijk aan de standaardhoogte van eene brug.

Wanneer de hoogte van een trunk kleiner is dan de standaardhoogte van eene brug, wordt de toevoeging in de verhouding van de werkelijke tot de standaardhoogte verkleind; wanneer de hoogte van de laadhoofden op het trunkdek geringer is dan de standaardhoogte van laadhoofden (zie Voorschrift IX), moet een vermindering van de hoogte van den trunk welke overeenkomt met het verschil tusschen de werkelijke en de standaardhoogte van de hoofden in rekening gebracht worden.

IN REKENING TE BRENGEN LENGTE VAN EEN GESLOTEN BOVENBOUW MET IN DE HARTLIJN GELEGEN OPENINGEN IN HET DEK.

Voorschrift LII.

Gesloten bovenbouw met in de hartlijn gelegen openingen in het dek, welke niet van permanente middelen tot afsluiting zijn voorzien.

Wanneer een gesloten bovenbouw aanwezig is met één of meer in de hartlijn gelegen openingen in het dek, welke niet van permanente middelen tot afsluiting zijn voorzien (zie Voorschriften VIII tot en met XVI), wordt de in rekening te brengen lengte van den bovenbouw als volgt bepaald :

- 1) Wanneer geen doeltreffende tijdelijke middelen tot afsluiting van de in de hartlijn gelegen openingen in het dek (zie Voorschrift XLV) aanwezig zijn, of de opening 80 % of meer van de breedte B, van het dek van den bovenbouw, op het midden van de opening gemeten, bedraagt, wordt het schip beschouwd, alsof het ter plaatse van elke opening een open kuil heeft en moeten verschaningspoorten ter plaatse van dezen kuil worden aangebracht. De in rekening te brengen lengte van den bovenbouw tusschen openingen wordt bepaald volgens de Voorschriften XLVII, XLIX en L.
- 2) Wanneer doeltreffende tijdelijke middelen tot afsluiting van de in de hartlijn gelegen openingen in het dek aanwezig zijn en de breedte van de opening geringer is dan 0,8 B, wordt de in rekening te brengen lengte bepaald volgens de Voorschriften XLVII, XLIX en L, behalve dat, wanneer toegangsopeningen in schotten van tusschendecken door middelen tot afsluiting der

la classe 2, elles sont considérées, pour le calcul de la longueur effective, comme étant fermées par des dispositifs de la classe 1. La longueur effective totale s'obtient en ajoutant à la longueur déterminée au paragraphe 1 ci-dessus la différence entre cette longueur et la longueur du navire corrigée dans le rapport :

$$\frac{B_1 - b}{B_1}$$

où b est la largeur de l'ouverture dans le pont.

Lorsque $\frac{B_1 - b}{B_1}$ est supérieur à 0,5 : 0,5 est la valeur maximum admise.

DÉDUCTIONS POUR SUPERSTRUCTURES.

Règle LIII.

Déductions pour superstructures.

Lorsque la longueur effective de superstructures est égale à L , la déduction à apporter au franc-bord est de 356 millimètres pour une longueur de navire égale à 24^m40, elle est de 864 millimètres pour une longueur de 85^m30 et de 1,067 millimètres pour une longueur de 122 mètres et au-dessus. Les déductions à apporter pour les valeurs intermédiaires de la longueur sont obtenues par interpolation.

Lorsque la longueur effective totale des superstructures est moindre que L , la déduction est un pourcentage pris dans la table suivante :

Superstructures	Longueur totale effective des superstructures (E)										Ligne
	0	0,1 L	0,2 L	0,3 L	0,4 L	0,5 L	0,6 L	0,7 L	0,8 L	0,9 L	L
Tous types avec gaillard et sans château détaché	P. c.	P. c.	P. c.	P. c.	P. c.	P. c.	P. c.	P. c.	P. c.	P. c.	P. c.
	0	5	10	15	25,5	52	46	65	75,5	87,7	100
Tous types avec gaillard et avec château détaché (1)	0	6,5	12,7	19	27,5	36	46	65	75,5	87,7	100

(1) Lorsque la longueur effective du château est inférieure à 0,2 L , les pourcentages sont obtenus par interpolation entre les lignes B et A.

Lorsqu'il n'existe pas de gaillard, les pourcentages ci-dessus sont réduits de 5. Les pourcentages de réduction pour les valeurs intermédiaires de la longueur des superstructures sont obtenues par interpolation.

2^e Klasse zijn gesloten, zij in verband met de bepalingen van de in rekening te brengen lengte worden beschouwd, alsof zij door middel der 1^e Klasse zijn gesloten. De totale in rekening te brengen lengte wordt verkregen door bij de volgens (1) bepaalde lengte het verschil, op te tellen tusschen deze lengte en de scheepslengte en wel gewijzigd in de verhouding :

$$\frac{B_1 - b}{B_1}$$

waarbij b = breedte van de opening in het dek is.

Wanneer $\frac{B_1 - b}{B_1}$ grooter is dan 0,5, wordt zij aangenomen 0,5 te zijn.

AFTREK VOOR BOVENBOUW.

Voorschrift LIII.

Aftrek voor bovenbouw.

Wanneer de in rekening te brengen lengte van den bovenbouw gelijk is aan L , bedraagt de aftrek van het vrijboord 356 millimeter voor eene scheepslengte van 24^m40; zij is 864 millimeter voor eene lengte van 85^m30 en 1,067 millimeter voor eene lengte van 122 meter en grooter. Bij tusschengelegen lengten wordt de aftrek door interpolatie verkregen. Wanneer de totale in rekening te brengen lengte kleiner is dan L , wordt de aftrek een percentage, bepaald naar de volgende tabel.

Bovenbouw	Totale in rekening te brengen lengte van den bovenbouw (E)										Lijn
	0	0,1 L	0,2 L	0,3 L	0,4 L	0,5 L	0,6 L	0,7 L	0,8 L	0,9 L	L
Alle typen met bak en zonder afzonderlijk brughuis	T. h.	T. h.	T. h.	T. h.	T. h.	T. h.	T. h.	T. h.	T. h.	T. h.	T. h.
	0	5	10	15	25,5	52	46	65	75,5	87,7	100
Alle typen met bak en afzonderlijk brughuis (1)	0	6,5	12,7	19	27,5	36	46	65	75,5	87,7	100

(1) Wanneer de in rekening te brengen lengte van een afzonderlijk brughuis kleiner is dan 0,2 L , worden de percentages door interpolatie tusschen de lijnen B en A verkregen.

Wanneer geen bak aanwezig is, worden de percentages met 5 verminderd.

Percentages voor tusschengelegen lengten van bovenbouw worden door interpolatie verkregen.

TONTURE.

Règle LIV.

Généralités.

La tonture est mesurée depuis le pont en abord jusqu'à une ligne de référence tracée parallèlement à la quille au milieu du navire et tangente à la ligne de tonture.

Dans les navires prévus pour naviguer avec un tirant d'eau arrière plus grand que le tirant d'eau avant, la tonture peut être mesurée d'après la ligne de charge à condition qu'une marque additionnelle soit placée à 0,25 L en avant du milieu pour indiquer la ligne de charge assignée. Cette marque doit être semblable au disque de franc-bord au milieu du navire.

Dans les navires à pont découvert et dans les navires à superstructures détachées la tonture est mesurée au pont de franc-bord.

Dans les navires dont les parties hautes des murailles sont d'une forme particulière avec un retrait ou une brisure, la tonture est évaluée d'après le creux équivalent au milieu du navire (voir Règle XXXV).

Dans les navires ayant une superstructure de hauteur réglementaire, s'étendant sur toute la longueur du pont de franc-bord, la tonture est mesurée au pont de la superstructure. Lorsque la hauteur est supérieure à la hauteur réglementaire la tonture peut être évaluée d'après la hauteur réglementaire. Lorsqu'une superstructure est intacte ou lorsque les ouvertures des cloisons qui la limitent sont munies de fermetures de la classe 1 et lorsque le pont de superstructure a au moins la même tonture que le pont de franc-bord exposé, il n'est pas tenu compte de la tonture dans la partie couverte du pont de franc-bord.

Règle LV.

Ligne de tonture réglementaire.

Les ordonnées en centimètres de la ligne de tonture réglementaire sont données dans la table suivante, où L est la longueur du navire en mètres :

Position	Ordonnées	Facteur
PAR	0,855 L + 25,4	1
1/6 L de PAR	0,57 L + 11,5	4
1/3 L de PAR	0,0925 L + 2,825	2
Milieu	0	4
1/3 L de PAV	0,185 L + 5,65	2
1/6 L de PAV	0,74 L + 22,6	4
PAV	1,666 L + 50,8	1

PAR = Extrémité arrière de la ligne de flottaison correspondant au franc-bord d'été.

PAV = Extrémité avant de la ligne de flottaison correspondant au franc-bord d'été.

Règle LVI.

Mesure des écarts avec la ligne de tonture réglementaire.

Lorsque la ligne de tonture diffère de la ligne de tonture réglementaire, les sept ordonnées de chacune des deux lignes sont multipliées par les facteurs correspondants donnés dans la table des ordonnées. La différence entre les sommes des produits respectifs divisée par 18 mesure le manque ou l'excès de tonture. Lorsque la moitié arrière de la ligne de tonture est plus haute que la ligne de tonture réglementaire et lorsque la moitié avant est moins haute que cette ligne de tonture réglementaire aucune amélioration de franc-bord n'est accordée pour la partie la plus haute et la diminution correspondant à la partie basse est seule mesurée.

Lorsque la moitié avant de la ligne de tonture est plus haute que la ligne de tonture réglementaire et lorsque la partie arrière de la tonture n'est pas moindre que 75 pour cent de la tonture réglementaire, on doit tenir compte de la partie en excédent. Lorsque la partie arrière a une tonture moindre que 50 pour cent de la valeur de la tonture réglementaire, on ne doit pas tenir compte de l'excès de tonture à l'avant. Lorsque la tonture à l'arrière est comprise entre 50 et 75 pour cent de la tonture réglementaire, une correction intermédiaire peut être donnée pour excès de tonture à l'avant.

ZEEG.

Voorschrift LIV.

Algemeen.

De zeeg wordt gemeten van het dek in de zijde tot eene denkbeeldige lijn, welke evenwijdig aan de kiel door de zeeglijn op het midden der lengte is getrokken.

In schepen, welke met stuurlast ontworpen zijn, mag de zeeg ten opzichte van de lastlijn worden gemeten, mits een extra merk op 0,25 L vóór het midden der lengte wordt geplaatst om de vastgestelde uitwatering aan te geven.

Dit merk moet overeenkomen met den cirkel midscheeps.

In gladdekschepen en in schepen met onderbroken bovenbouw wordt de zeeg op het vrijboorddek gemeten.

In schepen, waarvan de bovenzijde van het scheepsboord een ongewonen vorm heeft en waarbij eene terugwijking of verspringing in die bovenzijde voorkomt, wordt de zeeg beschouwd in verband met de gelijkwaardige holte in het midden der lengte (zie Voorschrift XXXV).

In schepen met een bovenbouw van standaardhoogte, welke zich over de geheele lengte van het vrijboorddek uitstrekt, wordt de zeeg op het dek van den bovenbouw gemeten; wanneer de hoogte de standaardhoogte overtreft, mag de zeeg met betrekking tot de standaardhoogte worden beschouwd.

Wanneer een bovenbouw intact is of de toegangsopeningen in de voorzien en het dek van den bovenbouw ten minste dezelfde zeeg heeft als het blootgestelde vrijboorddek, wordt de zeeg van het ingesloten gedeelte van het vrijboorddek niet in rekening gebracht.

Voorschrift LV.

Standaardzeeglijn.

De ordinaten in centimeters van de standaardzeeglijn worden in de volgende Tabel aangegeven, waarin L de lengte van het schip in meters aangeeft.

Plaats, waar gemeten	Ordinaat	Factor
ALL	0,855 L + 25,4	1
1/6 L van ALL	0,57 L + 11,5	4
1/3 L van ALL	0,0925 L + 2,825	2
Grootspant	0	4
1/3 L van VLL	0,185 L + 5,65	2
1/6 L van VLL	0,74 L + 22,6	4
VLL	1,666 L + 50,8	1

ALL = Achtereind van de lastlijn op zomeruitwatering.

VLL = Vooreind van de lastlijn op zomeruitwatering.

Voorschrift LVI.

Meting van afwijkingen van de standaardzeeglijn.

Wanneer de zeeglijn niet samenvalt met de standaardzeeglijn, worden de zeven ordinaten van beide lijnen met de daarbij behorende factoren, als aangegeven in de tabel van de ordinaten, vermenigvuldigd. Het verschil tusschen de sommen van de onderscheidene producten, gedeeld door 18, geeft dan het tekort of de overmaat van zeeg aan. Wanneer de achterste helft van de zeeglijn grooter is dan de standaard en de voorste helft kleiner is dan de standaard, wordt de overmaat niet in aanmerking genomen en slechts het tekort in rekening gebracht.

Wanneer de voorste helft van de zeeglijn grooter is dan de standaard en het achterste deel van de zeeglijn niet kleiner is dan 75 t. h. van den standaard, wordt de overmaat in rekening gebracht; wanneer het achterste gedeelte minder is dan 50 t. h. van den standaard, wordt geen rekening gehouden met de overmaat van zeeg in het voorschip. Wanneer de zeeg in het achterschip eene waarde heeft tusschen 50 t. h. en 75 t. h. van de standaardzeeg, kan eene tusschenliggende correctie voor de overmaat van zeeg toegestaan worden.

Règle LVII.

Correction pour les écarts avec la ligne de tonture réglementaire.

La correction pour la tonture est égale au manque ou à l'excès de tonture (voir Règle LVI) multiplié par $0,75 - \frac{S}{2L}$, S étant la longueur totale de superstructures, telle qu'elle est définie par la Règle XL.

Règle LVIII.

Addition pour manque de tonture.

Lorsque la tonture est moindre que la tonture réglementaire, la correction pour manque de tonture (voir Règle LVII) est ajoutée au franc-bord.

Règle LIX.

Déduction pour excès de tonture.

Dans les navires à pont découvert et dans ceux dont la superstructure fermée couvre 0,1 L sur l'avant et 0,1 L sur l'arrière du milieu du navire, la correction pour excès de tonture (voir Règle LVII) est déduite du franc-bord; dans les navires à superstructures détachées où aucune superstructure fermée ne couvre le milieu du navire, aucune déduction n'est faite du franc-bord; lorsqu'une superstructure fermée couvre moins de 0,1 L sur l'avant et de 0,1 L sur l'arrière du milieu du navire, la déduction est obtenue par interpolation.

La déduction maximum pour excès de tonture est de 38 millimètres à 30"50 et augmente à raison de 38 millimètres pour chaque augmentation de 30"50 de la longueur du navire.

BOUGE.

Règle LX.

Bouge réglementaire.

Le bouge réglementaire des barrots du pont de franc-bord est égal à un cinquième de la largeur du navire.

Règle LXI.

Correction pour le bouge.

Lorsque le bouge du pont de franc-bord est plus grand ou plus petit que le bouge réglementaire, le franc-bord est diminué ou augmenté respectivement d'un quart de la différence entre le bouge réel et le bouge réglementaire des barrots multiplié par la fraction de la longueur du pont de franc-bord qui n'est pas couverte par des superstructures fermées. La diminution de franc-bord accordée pour le bouge ne peut dépasser celle qui correspond à un bouge double du bouge réglementaire.

FRANCS-BORDS MINIMA.

Règle LXII.

Franc-bord d'été.

Le franc-bord d'été minimum est celui qui est déduit de la Table de franc-bord après correction pour les écarts avec les « standards » et après déduction pour les superstructures.

Le franc-bord en eau salée mesuré à partir de l'intersection de la surface supérieure du pont de franc-bord avec la surface extérieure de la coque ne doit pas être inférieur à 50 millimètres.

Règle LXIII.

Franc-bord tropical.

Le franc-bord minimum dans la zone tropicale est le franc-bord obtenu en déduisant du franc-bord d'été $\frac{1}{48}$ du tirant d'eau d'été mesuré du dessus de quille jusqu'au centre du disque.

Le franc-bord en eau salée mesuré à partir de l'intersection de la surface supérieure du pont de franc-bord avec la surface extérieure du bordé de muraille ne doit pas être inférieur à 51 millimètres.

Règle LXIV.

Franc-bord d'hiver.

Le franc-bord minimum en hiver est le franc-bord obtenu en ajoutant au franc-bord d'été $\frac{1}{48}$ du tirant d'eau d'été mesuré du dessus de quille jusqu'au centre du disque.

Voorschrift LVII.

Wijzigingen op grond van afwijkingen van de standaardzeeglijn.

De wijziging voor zeeg is het tekort of de overmaat van zeeg (zie Voorschrift LVI), vermenigvuldigd met $0,75 - \frac{S}{2L}$, waarbij S de geheele lengte van den bovenbouw is, als is aangegeven in Voorschrift XL.

Voorschrift LVIII.

Vermeerdering voor tekort aan zeeg.

Wanneer de zeeg kleiner is dan de standaardzeeg, wordt de wijziging voor het tekort aan zeeg (zie Voorschrift LVII) bij het vrijboord opgeteld.

Voorschrift LIX.

Vermindering voor tekort aan zeeg.

Voor gladde schepen en voor schepen waar een gesloten bovenbouw 0,1 L vóór en 0,1 L achter het midden der lengte van het schip bedekt, wordt de wijziging voor een overmaat van zeeg (zie Voorschrift LVII) van het vrijboord afgetrokken.

Voor schepen met onderbroken bovenbouw, waar geen gesloten bovenbouw het midden van het schip bedekt, wordt niets van het vrijboord afgetrokken; wanneer een gesloten bovenbouw minder dan 0,1 L vóór en 0,1 L achter het midden der lengte van het schip bedekt, wordt de aftrek door interpolatie bepaald.

De maximum aftrek voor een overmaat van zeeg is 38 millimeter bij eene scheepslengte van 30"50 en neemt toe met 38 millimeter voor elke vermeerdering van 30"50 in lengte van het schip.

DEKRONDE.

Voorschrift LX.

Standaarddekronde.

De standaarddekronde van het vrijboorddek is een vijftigste van de scheepsbreedte.

Voorschrift LXI.

Wijziging voor de kromde.

Wanneer de de kromde van het vrijboorddek groter of kleiner is dan de standaard, wordt het vrijboord onderscheidenlijk verkleind of vergroot met een vierde gedeelte van het verschil tusschen de werkelijke en de standaarddekronde, vermenigvuldigd met de breuk, die aangeeft welk gedeelte van de lengte van het vrijboorddek niet door een gesloten bovenbouw is bedekt. Tweemaal de standaarddekronde is het maximum waarvoor aftrek wordt toegestaan.

MINIMUM VRIJBOORD.

Voorschrift LXII.

Zomervrijboord.

Het minimum vrijboord in den Zomer is het vrijboord, dat uit de tabel voor het vrijboord, na wijziging wegens afwijkingen van de standaardgrootheden en na aftrek voor bovenbouw, is afgeleid.

Het vrijboord in zout water, gemeten van de snijlijn tusschen het bovenvlak van het vrijboorddek en het buitenoppervlak van de huid, mag niet minder dan 50 millimeter bedragen.

Voorschrift LXIII.

Tropisch vrijboord.

Het minimum vrijboord in het tropisch vaargebied is het vrijboord dat wordt verkregen door van het zomervrijboord $\frac{1}{48}$ van den zomerdiepgang, gemeten van den bovenkant van de kiel tot het middelpunt van den cirkel, af te trekken.

Het vrijboord in zout water, gemeten van de snijlijn tusschen het bovenvlak van het vrijboorddek en het buitenoppervlak van de huid, mag niet minder dan 51 millimeter bedragen.

Voorschrift LXIV.

Wintervrijboord.

Het minimum vrijboord in den Winter is het vrijboord dat wordt verkregen door bij het zomervrijboord $\frac{1}{48}$ van den zomerdiepgang, gemeten van den bovenkant van de kiel tot het middelpunt van den cirkel, op te tellen.

Règle LXV.

Franc-bord d'hiver dans l'Atlantique Nord.

Le franc-bord minimum pour les navires dont la longueur est inférieure ou égale à 100^m58 et qui effectuent pendant les mois d'hiver des voyages à travers l'Atlantique Nord au nord du parallèle 36° Nord est égal au franc-bord d'hiver augmenté de 50 millimètres; pour les navires plus longs que 100^m58, il est égal au franc-bord d'hiver.

Règle LXVI.

Franc-bord en eau douce.

Le franc-bord minimum en eau douce de densité égale à 1 est le franc-bord obtenu en déduisant du franc-bord minimum en eau salée

$$\frac{\Delta}{40 T} \text{ centimètres, où :}$$

Δ = déplacement en eau salée en tonnes métriques à la ligne de charge d'été;

T = tonnes métriques par centimètre d'immersion dans l'eau salée à la ligne de charge d'été.

Lorsque le déplacement à la ligne de charge d'été ne peut être certifié, la déduction doit être de 1/48 du tirant d'eau d'été mesuré depuis le dessus de quille jusqu'au centre du disque.

Règle LXVII.

Table de franc-bord pour les vapeurs.

Valeurs de base des francs-bords minimum d'été pour les vapeurs qui sont conformes aux « standards » définis dans les Règles :

L.	Franc-bord	L.	Franc-bord	L.	Franc-bord	L.	Franc-bord
Mètres	Milli-mètres	Mètres	Milli-mètres	Mètres	Milli-mètres	Mètres	Milli-mètres
24	200	78	850	152	2080	185	3290
27	225	81	905	155	2155	186	3555
30	250	84	960	158	2235	189	3415
33	275	87	1015	161	2510	192	3475
36	300	90	1075	164	2590	195	3550
39	325	95	1135	167	2465	198	3590
42	355	96	1195	170	2540	201	3645
45	385	99	1260	175	2615	204	3700
48	420	102	1325	176	2685	207	3755
51	455	105	1395	179	2760	210	3810
54	490	108	1465	182	2830	215	3860
57	550	111	1540	185	2895	216	3915
60	575	114	1615	188	2965	219	3965
63	615	117	1690	171	3050	222	4015
66	660	120	1765	174	3100	225	4070
69	705	125	1845	177	3165	228	4115
72	755	126	1920	180	3250	231	4165
75	800	129	2000				

(i) Les francs-bords minimum pour les navires à pont découvert sont obtenus en augmentant les francs-bords donnés par la table ci-dessus à raison de 38 millimètres par 30^m50 de longueur.

(ii) Les francs-bords correspondant aux valeurs intermédiaires de la longueur sont obtenus par interpolation.

(iii) Lorsque c est supérieur à 0,68, le franc-bord est multiplié par le facteur $\frac{c + 0,68}{1,36}$.

(iv) Lorsque C est supérieur à $\frac{L}{15}$, le franc-bord est augmenté de la quantité $8,33 \left(C - \frac{L}{15} \right) R$ millimètres, où R est égal à $\frac{L}{3,96}$ lorsque la longueur est moindre que 118^m90 et égal à 30 lorsque la longueur est égale ou supérieure à 118^m90.

Voorschrift LXV.

Wintervrijboord in den Noord-Atlantischen Oceaan.

Het minimum vrijboord voor schepen met eene lengte welke niet grooter is dan 100^m58, is voor reizen gedurende de wintermaanden over den Noord-Atlantischen Oceaan, ten Noorden van 36° Noorder breedte, aan het wintervrijboord, vermeerderd met 50 millimeter. Voor schepen met eene lengte grooter dan 100^m58, is het gelijk aan het wintervrijboord.

Voorschrift LXVI.

Vrijboord in zoet water.

Het minimum vrijboord in zoet water van een soortelijk gewicht gelijk aan de eenheid is het vrijboord verkregen door van het

$$\text{minimum vrijboord in zout water } \frac{\Delta}{40 T} \text{ centimeters af te trekken,}$$

waarin Δ = de waterverplaatsing in zout water in tonnen bij de uitwatering in den Zomer, en T = aantal tonnen per centimeter indompeling in zout water bij de uitwatering in den Zomer.

Wanneer de waterverplaatsing bij de uitwatering in den Zomer niet met zekerheid kan worden vastgesteld, moet de aftrek 1/48 van den zomerdiepgang zijn, gemeten van den bovenkant van de kiel tot het middelpunt van den cirkel.

Voorschrift LXVII.

Tabel voor het vrijboord van stoomschepen.

Grondslag voor het minimum Zomervrijboord voor stoomschepen, welke voldoen aan de normen, welke in de Voorschriften zijn vastgesteld.

L.	Vrij-boord	L.	Vrij-boord	L.	Vrij-boord	L.	Vrij-boord
Meters	Milli-meters	Meters	Milli-meters	Meters	Milli-meters	Meters	Milli-meters
24	200	78	850	152	2080	185	3290
27	225	81	905	155	2155	186	3555
30	250	84	960	158	2235	189	3415
33	275	87	1015	161	2510	192	3475
36	300	90	1075	164	2590	195	3550
39	325	93	1155	167	2465	198	3590
42	355	96	1195	170	2540	201	3645
45	385	99	1260	175	2615	204	3700
48	420	102	1325	176	2685	207	3755
51	455	105	1395	179	2760	210	3810
54	490	108	1465	182	2830	215	3860
57	550	111	1540	185	2895	216	3915
60	575	114	1615	188	2965	219	3965
63	615	117	1690	171	3050	222	4015
66	660	120	1765	174	3100	225	4070
69	705	125	1845	177	3165	228	4115
72	755	126	1920	180	3250	231	4165
75	800	129	2000				

(i) Het minimum vrijboord voor gladdekschepen wordt verkregen door bij de waarden volgens bovenstaande tabel 38 millimeters per 30^m50 lengte op te tellen.

(ii) Het vrijboord bij tusschengelegen lengten wordt door interpolatie verkregen.

(iii) Wanneer c grooter is dan 0,68, wordt het vrijboord vermeerderd met den factor $\frac{c + 0,68}{1,36}$.

(iv) Wanneer D grooter is dan $\frac{L}{15}$, wordt het vrijboord vermeerderd met $8,33 \left(D - \frac{L}{15} \right) R$ millimeter, waarin R gelijk is aan $\frac{L}{3,96}$ wanneer de lengte kleiner is dan 118^m90 en gelijk aan 30, wanneer de lengte gelijk is aan of grooter is dan 118^m90.

Dans le cas d'un navire ayant au milieu de la longueur une superstructure fermée s'étendant au moins sur 0,6 L, ou d'un navire ayant un trunk complet ou une suite de superstructures partielles intactes et trunks s'étendant de l'avant à l'arrière,

si C est plus petit que $\frac{L}{15}$, le franc-bord est réduit de la quantité ci-dessus.

Lorsque la hauteur des superstructures ou du trunk est plus petite que la hauteur réglementaire, la réduction est dans le rapport de la hauteur réelle à la hauteur réglementaire.

(v) Lorsque le creux réel mesuré au milieu jusqu'à la surface du pont de franc-bord est plus grand ou plus petit que C, la différence entre les creux (en millimètres) est ajoutée ou retranchée au franc-bord.

QUATRIEME PARTIE. — LIGNES DE CHARGE POUR LES VOILIERS.

Règle LXVIII.

Lignes employées conjointement avec le disque.

La ligne de franc-bord d'hiver et la ligne de franc-bord tropical ne sont pas marquées sur les voiliers. Le franc-bord minimum en eau salée déterminant la ligne de charge jusqu'à laquelle les voiliers peuvent être chargés en hiver et dans la zone tropicale correspond au centre du disque (voir figure 3).

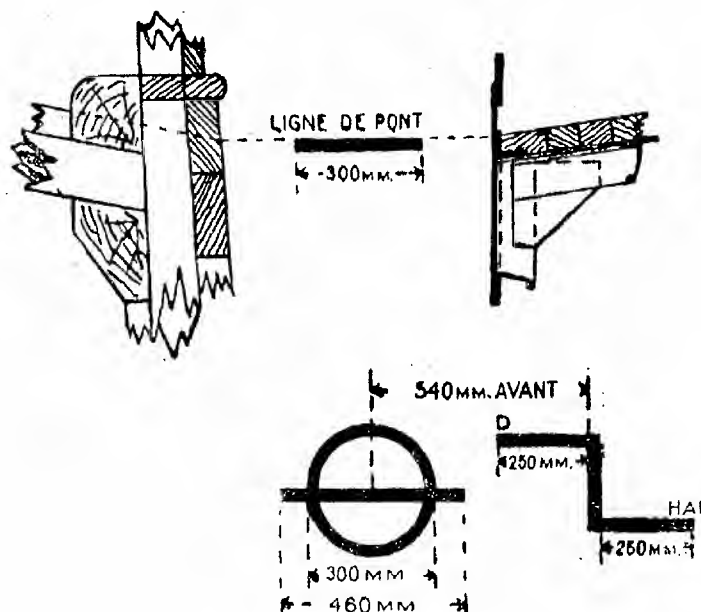


FIGURE 3.

Règle LXIX.

Conditions dans lesquelles les lignes de charge sont assignées.

Les conditions dans lesquelles les lignes de charge sont assignées sont celles qui sont contenues dans la deuxième partie des présentes Règles.

Règle LXX.

Calcul du franc-bord.

Les francs-bords sont calculés d'après la Table de franc-bord pour les voiliers de la même façon que les francs-bords des vapeurs sont calculés d'après la Table de francs-bords des vapeurs, sauf en ce qui concerne les points suivants.

Règle LXXI.

Creux pour le franc-bord (C).

Dans les voiliers ayant un relevé de varangues supérieur à 125 millimètres par mètre, la distance verticale mesurée depuis le dessus de quille (Règle XXXIV) est réduite de la demi-différence entre le relevé total des varangues en un point situé à la demi-largeur du navire et le relevé correspondant à une inclinaison de 125 millimètres par mètre. La réduction maximum à apporter ne peut dépasser celle qui correspond à un relevé de varangue de 208 millimètres par mètre de la demi-largeur du navire.

Voor een schip met een gesloten bovenbouw, welke over ten minste 0,6 L het midden der lengte bedekt, met volledige trunk of met een samenstel van een intacten gedeeltelijken bovenbouw met een trunk, hetwelk van voor tot achter doorloopt, wordt,

wanneer D kleiner is dan $\frac{L}{15}$, het vrijboord in bovenvermelde mate verkleind.

Wanneer de hoogte van den bovenbouw of den trunk kleiner is dan de standaardhoogte, geschiedt de vermindering in verhouding tot de standaardhoogte.

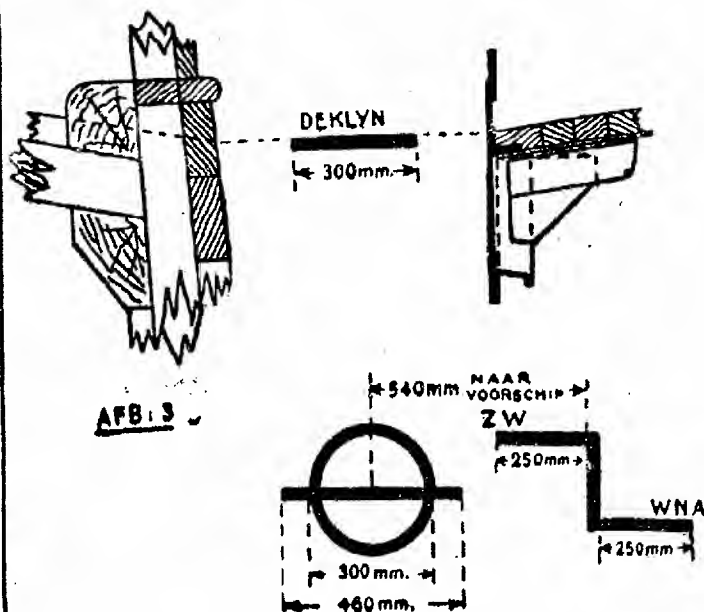
(v) Wanneer de werkelijk gemeten holte tot het bovenvlak van het vrijboorddek in het midden der lengte grooter of kleiner is dan D, wordt het verschil in millimeters tusssen de holten bij het vrijboord opgeteld of er van afgetrokken.

DEEL IV. — UITWATERING VAN ZEILSCHEPEN.

Voorschrift LXVIII.

Lijnen in verband met den cirkel te gebruiken.

Lijnen voor Winter en Tropische uitwatering worden op zeilschepen niet aangegeven. Het hoogst gelegen merk, tot waar een zeilschip in zout water, in den Winter en binnen het Tropisch vaargebied mag worden geladen, is het middelpunt van den cirkel. (Zie Afb. 3.)



Voorschrift LXIX.

Voorwaarden waaraan in het algemeen moet worden voldaan.

De voorwaarden waaraan in het algemeen moet worden voldaan, zijn die welke in Deel III van deze Voorschriften zijn vervat.

Voorschrift LXX.

Berekening van het Vrijboord.

Het Vrijboord wordt volgens de Tabel voor het Vrijboord van zeilschepen op dezelfde wijze berekend als het Vrijboord voor stoomschepen uit de Tabel voor het Vrijboord van stoomschepen, behalve voor zoover het volgende betreft.

Voorschrift LXXI.

Holte voor de berekening van het Vrijboord (D).

Bij zeilschepen, welke eene grootere tilling van het vlak hebben dan 125 millimeter per strekkenden meter van de halve breedte, wordt de verticale afstand van den bovenkant van de kiel (Voorschrift XXXIV) verminderd met het halve verschil tusssen de totale tilling van het vlak en die totale tilling, wanneer deze 125 millimeter per strekkenden meter zou bedragen. De maximum tilling van het vlak, waarvoor een aftrek wordt toegestaan, bedraagt 208 millimeter per strekkenden meter van de halve breedte.

Lorsque les formes de la partie inférieure du maître couple sont creuses ou qu'il existe des galbords épais, le creux est mesuré depuis le point où le prolongement vers l'axe de la ligne tangente à la partie plate du fond coupe le côté de la quille.

La profondeur employée avec la Table de franc-bord ne doit pas être inférieure à $\frac{L}{12}$.

Règle LXXII.

Coefficient de finesse (c).

Le coefficient employé avec la Table de franc-bord ne doit pas être inférieur à 0,62 ni supérieur à 0,72.

Règle LXXIII.

Superstructures dans les navires en bois.

Dans les navires en bois la construction et les dispositifs de fermeture des superstructures pour lesquelles des réductions sont apportées au franc-bord doivent être réalisés à la satisfaction de l'Autorité habilitée pour l'assignation des francs-bords.

Règle LXXIV.

Déduction pour superstructures.

Lorsque la longueur effective des superstructures est égale à L, la déduction à apporter au franc-bord est de 76 millimètres pour les navires dont la longueur est de 24^m40 et de 711 millimètres pour les navires dont la longueur est égale ou supérieure à 100^m58. La déduction à apporter pour les valeurs intermédiaires de la longueur s'obtient par interpolation. Lorsque la longueur effective totale des superstructures est moindre que L, la déduction est le pourcentage indiqué dans la Table suivante :

Types de superstructures	Longueur effective des superstructures (E)										Ligne
	0	0.1 L	0.2 L	0.3 L	0.4 L	0.5 L	0.6 L	0.7 L	0.8 L	0.9 L	L
Tous types sans château	P. c.	P. c.	P. c.	P. c.	P. c.	P. c.	P. c.	P. c.	P. c.	P. c.	P. c.
	0	7	13	17	23,5	30	47½	70	80	90	100
Tous types avec château (1) . . .	0	7	14,7	22	32	42	56	70	80	90	100

(1) Lorsque la longueur effective du château est moindre que 0.2 L, les pourcentages s'obtiennent par interpolation entre les lignes B et A. Les pourcentages de réduction correspondant à des longueurs intermédiaires de superstructures s'obtiennent par interpolation.

Wanneer de vorm van het onderste gedeelte van het grootspant hol verloopt, of wanneer dikke zandstrooken zijn aangebracht, wordt de holte gemeten van het punt af, waar de lijn van het vlakke gedeelte van het bodenvlak, naar het middenvlak doorgetrokken, de zijde van de kiel snijdt.

De holte, welke in verband met de Tabel voor het Vrijboord wordt gebruikt, mag niet kleiner dan $\frac{L}{12}$ worden genomen.

Voorschrift LXXII.

Volheidscoëfficiënt (c).

De in verband met de Tabel voor het Vrijboord te gebruiken coëfficiënt mag niet kleiner dan 0,62 en niet grooter dan 0,72 worden genomen.

Voorschrift LXXIII.

Bovenbouw op houten schepen.

Op houten schepen moeten bouw en inrichtingen tot afsluiting van den bovenbouw, waarvoor aftrek van het vrijboord wordt roegekend, ten genoegen van het bevoegde Lichaam, dat de Uitwatering vaststelt, zijn uitgevoerd.

Voorschrift LXXIV.

Aftrek voor bovenbouw.

Wanneer de in rekening te brengen lengte van den bovenbouw gelijk is aan L, bedraagt de aftrek 76 millimeter voor schepen met een lengte van 24^m40 en 711 millimeter voor schepen met een lengte van 100^m58 of grooter. Bij tusschengelegen lengten wordt de aftrek door interpolatie verkregen. Wanneer de totale in rekening te brengen lengte kleiner is dan L, wordt de aftrek een percentage, bepaald naar de volgende Tabel :

Typen van bovenbouw	In rekening te brengen lengte van den bovenbouw (E)										Lijn
	0	0.1 L	0.2 L	0.3 L	0.4 L	0.5 L	0.6 L	0.7 L	0.8 L	0.9 L	L
Alle typen zonder brughuis	T. h.	T. h.	T. h.	T. h.	T. h.	T. h.	T. h.	T. h.	T. h.	T. h.	T. h.
	0	7	13	17	23,5	30	47½	70	80	90	100
Alle typen met brughuis (1)	0	7	14,7	22	32	42	56	70	80	90	100

(1) Wanneer de in rekening te brengen lengte van het brughuis kleiner is dan 0.2 L, worden de percentages door interpolatie tusschen B en A verkregen. Percentages voor tusschengelegen lengten van bovenbouw worden door interpolatie bepaald.

Règle LXXV.

Francs-bords minima.

Aucune augmentation du franc-bord n'est exigée pour l'hiver et aucune réduction n'est permise pour la zone tropicale.

Une augmentation du franc-bord égale à 76 millimètres est apportée pour les voyages effectués à travers l'Atlantique Nord au nord du parallèle de 36° N. pendant les mois d'hiver.

Dans les calculs de franc-bord en eau douce pour un navire en bois, le tirant d'eau est mesuré depuis le can inférieur de la râblure de quille jusqu'au centre du disque.

Règle LXXVI.

Table des francs-bords pour les voiliers.

Francs-bords minima d'été, d'hiver et tropicaux pour les voiliers à pont découvert en fer et en acier conformes aux « standards » définis dans les Règles :

L.	Franc-bord	L.	Franc-bord	L.	Franc-bord	L.	Franc-bord
Mètres	Milli-mètres	Mètres	Milli-mètres	Mètres	Milli-mètres	Mètres	Milli-mètres
24	250	45	585	66	1005	87	1470
27	275	48	640	69	1065	90	1540
30	320	51	700	72	1150	95	1610
33	370	54	760	75	1195	96	1680
36	420	57	820	78	1240	99	1755
39	475	60	880	81	1330	102	1825
42	530	63	940	84	1400		

(i) Les francs-bords pour les valeurs intermédiaires de la longueur s'obtiennent par interpolation.

(ii) Lorsque c est supérieur à 0,62, le franc-bord est multiplié par le facteur $\frac{c + 0,62}{1,24}$.

(iii) Lorsque C est supérieur à $\frac{L}{12}$, le franc-bord est augmenté

de la quantité $8,35 \left(C - \frac{L}{12} \right) \times \left(10 + \frac{L}{7,62} \right)$ millimètres.

(iv) Lorsque le creux réel mesuré jusqu'à la surface du pont de franc-bord au milieu du navire est supérieur ou inférieur à C , la différence entre les creux (en millimètres) est ajoutée ou retranchée au franc-bord.

Règle LXXVII.

Franc-bord pour les voiliers en bois.

Le franc-bord pour un voilier en bois est égal au franc-bord qui, tous calculs faits, lui serait accordé s'il était en fer ou en acier, augmenté de telles quantités que l'autorité habilitée pour l'assignation des francs-bords pourra fixer eu égard à la classe, la construction, l'âge et l'état du navire. Les navires en bois de construction primitive, tels que les boutres, les jonques, prahus, etc., doivent être traités par l'Administration autant qu'il sera raisonnable et possible suivant les Règles pour les voiliers.

CINQUIÈME PARTIE. — LIGNES DE CHARGE POUR LES VAPEURS TRANSPORTANT DU BOIS EN PONTÉE.

Définitions.

Chargement de bois en pontée. L'expression « chargement de bois en pontée » signifie un chargement de bois transporté sur une partie non couverte du pont de franc-bord ou du pont de superstructure. Cette expression ne comprend pas les chargements de pulpe de bois ni les chargements similaires.

Ligne de charge pour les navires transportant des chargements de bois en pontée. Une ligne de charge pour les navires transportant des chargements de bois en pontée est une ligne de charge spéciale qui est utilisée seulement quand le navire transporte un chargement de bois en pontée conformément aux conditions et aux règles suivantes :

Voorschrift LXXV.

Minimum Vrijboord.

Geen toeslag op het vrijboord wordt vereischt voor den winter en geen aftrek wordt toegestaan voor het tropisch vaargebied.

Eene vermeerdering in vrijboord van 76 millimeter wordt vereischt voor reizen gedurende den winter over den Noord-Atlantischen Oceaan ten Noorden van den 36° breedte-graad.

Bij de berekening van het vrijboord in zoet water voor een houten schip wordt de diepgang gemeten van den onderkant der sponning van de kiel tot het middelpunt van den cirkel.

Voorschrift LXXVI.

Tabel voor het Vrijboord van Zeilschepen.

Minimum Zomer, Winter en Tropisch Vrijboord voor ijzeren en stalen gladdezeilschepen welke voldoen aan de normen, welke in de Voorschriften zijn vastgesteld.

L.	Vrij-boord	L.	Vrij-boord	L.	Vrij-boord	L.	Vrij-boord
Meters	Milli-meters	Meters	Milli-meters	Meters	Milli-meters	Meters	Milli-meters
24	250	45	585	66	1005	87	1470
27	275	48	640	69	1065	90	1540
30	320	51	700	72	1150	95	1610
33	370	54	760	75	1195	96	1680
36	420	57	820	78	1260	99	1755
39	475	60	880	81	1350	102	1825
42	530	63	940	84	1400		

(i) Het vrijboord wordt bij tusschengelegen lengten door interpolatie verkregen.

(ii) Wanneer c grooter is dan 0,62 wordt het vrijboord vermenigvuldigd met $\frac{c + 0,62}{1,24}$.

(iii) Wanneer D grooter is dan $\frac{L}{12}$, wordt het vrijboord ver-

meerderd met $8,35 \left(D - \frac{L}{12} \right) \times \left(10 + \frac{L}{7,62} \right)$ millimeter.

(iv) Wanneer de werkelijke holte tot den bovenkant van het vrijboorddek in het midden der lengte grooter of kleiner is dan D , wordt het verschil tusschen de holten in millimeters bij het vrijboord opgeteld of er van afgetrokken.

Voorschrift LXXVII.

Vrijboord van houten zeilschepen.

Het vrijboord van een houten zeilschip is het vrijboord, welke het schip zou verkrijgen, indien het van ijzer of staal ware, met toevoeging van zoodanigen toeslag als het bevoegde Lichaam, dat de uitwatering vaststelt, noodig acht in verband met de klasse, den bouw, den leeftijd en den toestand van het schip.

Houten schepen van primitieven bouw als dhows, jonken, prouwen, enz., worden, voor zoover zulks redelijk en practisch uitvoerbaar is, door de Administratie volgens de Voorschriften voor zeilschepen behandeld.

DEEL V. — UITWATERING VAN STOOMSCHEPEN, WELKE DEKLADINGEN HOUT VERVOEREN.

Omschrijvingen.

Deklading hout. Met de uitdrukking « deklading hout » wordt eene lading hout bedoeld, welke op een onbedekt gedeelte van een vrijboord- of bovenbouwdek wordt vervoerd. De uitdrukking omvat geen houtpulp- of dergelijke lading.

Houtvaart uitwatering. Eene houtvaart uitwatering is eene bijzondere uitwatering, welke slechts gebruikt wordt, wanneer het schip eene deklading hout vervoert, waarbij aan de volgende voorwaarden en bepalingen wordt voldaan.

Règle LXXVIII.

Marques sur les flancs du navire.

Lignes de charge pour les navires transportant des chargements de bois en pontée. Les lignes qui indiquent les lignes de charge maxima pour les navires transportant des chargements de bois en pontée dans les différentes circonstances et dans les différentes saisons consistent en des lignes horizontales de 250 millimètres de longueur et de 25 millimètres d'épaisseur disposées perpendiculairement à une ligne verticale tracée à 540 millimètres sur l'arrière du centre du disque (voir figure 4). Elles doivent être marquées et contrôlées dans les mêmes conditions que les lignes de charge ordinaires (voir les Règles V à VII).

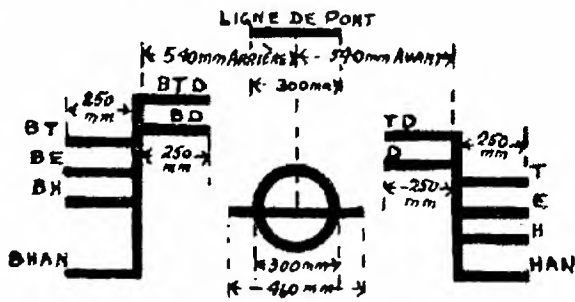


FIGURE 4.

La ligne de charge d'été pour les navires transportant des chargements de bois en pontée est indiquée par l'arête supérieure d'une ligne marquée BE.

La ligne de charge d'hiver pour les navires transportant des chargements de bois en pontée est indiquée par l'arête supérieure d'une ligne marquée BH.

La ligne de charge d'hiver dans l'Atlantique Nord pour les navires transportant des chargements de bois en pontée est indiquée par l'arête supérieure d'une ligne marquée BHAN.

La ligne de charge tropicale pour les navires transportant des chargements de bois en pontée est indiquée par l'arête supérieure d'une ligne marquée BT.

La ligne de charge d'été en eau douce pour les navires transportant des chargements de bois en pontée est indiquée par l'arête supérieure d'une ligne marquée BD. La différence entre la ligne de charge d'été en eau douce et la ligne de charge d'été pour les navires transportant des chargements de bois en pontée est la correction qui doit être apportée aux autres lignes de charge pour les navires chargeant du bois en pontée, lorsque le navire charge en eau douce.*

La ligne de charge tropicale en eau douce pour les navires transportant des chargements de bois en pontée est indiquée par l'arête supérieure d'une ligne marquée BTD.

CONDITIONS SUPPLÉMENTAIRES D'ASSIGNATION
ET RÈGLES PERMETTANT L'AUGMENTATION D'ENFONCEMENT.

Règle LXXIX.

Construction du Navire.

La structure du navire doit être d'une solidité suffisante eu égard au tirant d'eau accru et au poids de la pontée.

Règle LXXX.

Superstructures.

Le navire doit avoir un gaillard ayant au moins la hauteur réglementaire et une longueur d'au moins 7 pour cent de la longueur du navire et, en plus, une dunette ou une demi-dunette pourvue d'un capot solide en acier ou d'un rouf installé à l'arrière.

Règle LXXXI.

Encaissement des machines.

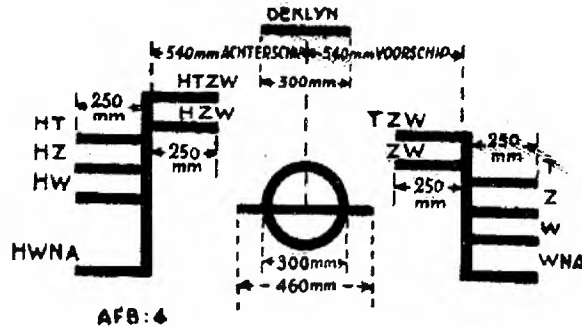
Les encaissements des machines sur le pont de franc-bord doivent être protégés par une superstructure ayant au moins la hauteur réglementaire, à moins que ces encaissements soient d'une solidité et d'une hauteur suffisantes pour permettre l'arrimage du bois en abord.

(*) Lorsque des navires de mer naviguent dans une rivière ou dans des eaux intérieures, il est permis d'augmenter le chargement du navire d'une quantité qui correspond au poids du combustible, etc., nécessaire à la consommation entre le point de départ et la mer libre.

Voorschrift LXXVIII.

Merken op het scheepsboord.

Lijnen om de Houtvaart Uitwatering aan te duiden. De lijnen, welke de diepste aflading bij het vervoer van dekladingen hout in verschillende omstandigheden en voor verschillende jaargetijden aanduiden, moeten horizontale lijnen zijn met eene lengte van 250 millimeter en eene dikte van 25 millimeter. Zij beginnen bij en staan loodrecht op eene verticale lijn, welke 540 millimeter achter het middelpunt van den cirkel (zie Afb. 4) is geplaatst. Zij moeten op dezelfde wijze als de gewone uitwatering gemerkt en geverifieerd worden (zie Voorschriften V tot en met VII).



AFB: 4

De Lijn voor Zomer Houtvaart Uitwatering wordt aangeduid door den bovenkant van eene lijn, gemerkt HZ.

De Lijn voor Winter Houtvaart Uitwatering wordt aangeduid door den bovenkant van eene lijn, gemerkt HW.

De Lijn voor Noord-Atlantische Winter Houtvaart Uitwatering wordt aangeduid door den bovenkant van eene lijn, gemerkt HWNA.

De Lijn voor Tropische Houtvaart Uitwatering wordt aangeduid door den bovenkant van eene lijn, gemerkt HT.

De Lijn voor Zoetwater Houtvaart Uitwatering in den Zomer wordt aangeduid door den bovenkant van eene lijn, gemerkt HZW. Het verschil tusschen de Zoetwater Houtvaart Uitwatering in den Zomer en de Zoetwater Uitwatering in den Zomer is de correctie, welke moet worden toegepast voor het laden in zoet water bij de andere lijnen voor Houtvaart Uitwatering. De lijn voor Zoetwater Houtvaart Uitwatering in het Tropische vaargebied wordt aangeduid door den bovenkant van eene lijn, gemerkt HZWT (1).

AANVULLENDE VOORWAARDEN, WAARAAN MOET WORDEN VOLDAAN

EN VOORSCHRIFTEN BETREFFENDE HET DIEPER APLADEN.

Voorschrift LXXIX.

Bouw van het schip.

De bouw van het schip moet voldoende sterk zijn met het oog op het dieper laden en het gewicht van de deklading.

Voorschrift LXXX.

Bovenbouw.

Het schip moet een bak met eene hoogte van ten minste de standaardhoogte en eene lengte van ten minste 7 t. h. van de scheepslengte hebben en bovendien eene kampanje of een verhoogd halfdek met een sterken stalen kap of dekhuis achteruit.

Voorschrift LXXXI.

Schachten boven de voortstuwingsruimten.

De schachten boven de voortstuwingsruimten op het vrijboorddek moeten door een bovenbouw van ten minste de standaardhoogte worden beschermd, tenzij deze schachten voldoende sterk en hoog zijn om het beladen met hout langs hunne zijden toe te laten.

(1) Wanneer zeeschepen eene rivier of binnenwater bevaren is het geoorloofd zooveel dieper af te laden, als overeenkomt met het gewicht aan brandstof, enz., dat verbruikt wordt tusschen de plaats van afvaart en de open zee.

Règle LXXXII.

Ballasts de double fond.

Los water ballasts situés dans la mi-longueur du navire au milieu doivent avoir une subdivision longitudinale adéquate.

Règle LXXXIII.

Pavois.

Le navire doit être muni soit de pavois fixes d'une hauteur d'au moins 990 millimètres, particulièrement renforcés à la partie supérieure et consolidés par de solides jambettes fixées au pont par le travers des barrots et pourvus des sabords de décharge nécessaires, soit de rambardees convenables de la même hauteur que celle qui est indiquée ci-dessus pour les pavois et d'une construction particulièrement robuste.

Règle LXXXIV.

Ouvertures dans le pont recouvertes par la pontée de bois.

Les ouvertures des espaces situés au-dessous du pont de franc-bord doivent être bien fermées et les tringles mises en place. Toutes les installations telles que les barrots mobiles, les galiotes et panneaux mobiles doivent être en place. Lorsque les cales sont appelées à être ventilées les manches à air doivent être efficacement protégées.

Règle LXXXV.

Arrimage.

Les puits sur les ponts de franc-bord doivent être remplis de bois, arrimés aussi massivement que possible et de manière à atteindre au moins le niveau de la hauteur réglementaire d'un château. A bord d'un navire qui se trouve en hiver dans une zone d'hiver périodique la hauteur de la pontée au-dessus du pont de franc-bord ne doit pas être supérieure au tiers de la plus grande longueur du navire.

Toute pontée de bois doit être arrimée d'une manière massive, saisie et assujettie. Elle ne doit gêner en aucune façon ni la navigation ni la manœuvre du navire, ni compromettre la conservation pendant toute la durée du voyage d'une marge suffisante de stabilité, eu égard aux augmentations de poids telles que celles résultant du mouillage de la cargaison, ainsi qu'aux réductions de poids provenant, par exemple, de la consommation du combustible et des approvisionnements.

Règle LXXXVI.

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

Un moyen d'accès sûr et satisfaisant doit permettre d'atteindre, à tout moment les locaux de l'équipage, la tranche des machines et toutes les autres parties qui sont obligatoirement utilisées pour la manœuvre. Aux endroits qui permettent d'atteindre ces parties, la pontée doit être arrimée de telle façon que les ouvertures y donnant accès puissent être convenablement fermées et assujetties de manière à empêcher toute rentrée d'eau. Des moyens de protection efficaces pour l'équipage, sous la forme de garde-corps, ou de filières s'élevant au moins à 1^m22 au-dessus de la pontée et espacées verticalement de 30 centimètres au plus les uns des autres, doivent être installés de chaque côté de la pontée. Le dessus de la pontée doit être suffisamment nivelé pour servir de passavert.

Règle LXXXVII.

Dispositions concernant l'appareil à gouverner.

Les dispositifs utilisés pour gouverner doivent être convenablement protégés contre les avaries qui pourraient leur occasionner la pontée et, autant que cela est possible, pouvoir être accessibles. Des dispositions doivent être prises pour que l'on puisse gouverner en cas d'avarie aux appareils principaux.

Règle LXXXVIII.

Montants.

Lorsque la nature du bois exige l'installation de montants, ces derniers doivent être d'une solidité appropriée et peuvent être en bois ou en métal. Leur écartement doit être en rapport avec la longueur et la nature du bois transporté, mais il ne doit pas être supérieur à 3^m05. Des cornières ou des sabots en métal fixés convenablement à la tôle gouttière ou d'autres dispositifs efficaces doivent être prévus pour maintenir les montants.

Voorschrift LXXXII.

Dubbele bodem tanks.

Indien dubbele bodem tanks over het midden der scheepslengte zijn aangebracht, moeten zij een doelmatige, langsocheepsche, waterdichte indeeling hebben.

Voorschrift LXXXIII.

Verschansing.

Het schip moet voorzien zijn, hetzij van een vaste verschansing van ten minste 990 millimeter hoogte, welke aan de bovenzijde bijzonder verstijfd is en gesteund wordt door sterke verschansingssteunen, welke aan het dek ter plaatse van de dekbalken bevestigd zijn en voorzien zijn van de noodige waterloospoorten, hetzij van deugdelijk reelingwerk van dezelfde hoogte als bovenvermeld en van bijzondere sterkte.

Voorschrift LXXXIV.

Dekopeningen, welke door de deklading hout worden bedekt.

Openingen, welke naar ruimten onder het vrijboorddek leiden, moeten goed gesloten en de wiggen moeten vastgekegd zijn. Alle onderdeelen, als schildbalken, langmerkels en luiken moeten op hunne plaats liggen. Wanneer ventilatie der ruimten noodig is, moeten de luchtkokers op doeltreffende wijze beschermd zijn.

Voorschrift LXXXV.

Stuwijng.

De kuilen op het vrijboorddek moeten gevuld zijn met hout, dat zoo solide mogelijk is gestuwd tot een hoogte, welke ten minste gelijk is aan de standaardhoogte van een brug.

Op een schip, dat zich in den winter in een periodiek wintergebied bevindt, mag de hoogte van de deklading boven het vrijboorddek een derde gedeelte van de grootste scheepsbreedte niet te boven gaan. Elke deklading hout moet vast op elkaar gestuwd, gesjord en vastgemaakt zijn. Zij moet op geenerlei wijze de navigatie en het verrichten van noodzakelijke werkzaamheden aan boord belemmeren of de verzekering van voldoende stabiliteit gedurende den geheelen reisduur aantasten, waarbij gelet moet worden op toeneming van gewicht tengevolge van het opnemen van water en verlies van gewicht tengevolge, bijvoorbeeld, van het verbruik van brandstof en voorraden.

Voorschrift LXXXVI.

Bescherming van de bemanning, toegang tot voortstuwingsruimten, enz.

Veilig en voldoende verkeer naar de verblijven van de bemanning, de voortstuwingsruimten en naar alle overige gedeelten, welke in verband met de werkzaamheden aan boord moeten worden gebruikt, moet te allen tijde gewaarborgd zijn. Ter plaatse van openingen, welke naar deze gedeelten toegang verleen, moet de deklading zoo zijn gestuwd, dat deze openingen behoorlijk dichtgemaakt en afgesloten kunnen worden tegen het binnendringen van water. Deugdelijke bescherming voor de bemanning in den vorm van reelingwerk of gespannen lijnen, welke op afstanden van ten hoogste 30 centimeters boven elkaar zijn geplaatst tot een hoogte van ten minste 1^m22 boven de lading, moet aan beide zijden van de deklading worden aangebracht. De bovenkant van de lading moet voldoende vlak zijn gemaakt om als loopgang te kunnen dienen.

Voorschrift LXXXVII.

Stuurinrichting.

De stuurinrichting moet deugdelijk tegen beschadiging door de lading zijn beschermd en, voor zoover dit uitvoerbaar is, bereikbaar zijn. Deugdelijke voorzieningen moeten zijn getroffen om te kunnen sturen, wanneer de hoofdstuurinrichting wordt beschadigd.

Voorschrift LXXXVIII.

Stutten.

Wanneer wegens den aard van de houtlading dekladingstutten noodig zijn, moeten deze voldoende sterk zijn; zij kunnen van hout of metaal zijn; de afstand moet verband houden met de lengte en den aard van de houtlading, doch mag 3^m05 niet overschrijden. Sterke hoekstalen of metalen potten, welke deugdelijk aan de stringerplaat zijn bevestigd, of even deugdelijke middelen moeten zijn aangebracht om de stutten vast te maken.

Règle LXXXIX.

Saisines.

La pontée doit être bien saisie sur toute sa longueur par des saisines traversières indépendantes les unes des autres, dont l'écartement ne doit pas être supérieur à 3^m05.

Des points d'attache pour ces saisines doivent être rivés à la tôle du carreau à des intervalles n'excédant pas 3^m05. La distance comprise entre une cloison fronteau de superstructure et le premier point d'attache voisin ne doit pas être supérieur à 1^m98. Des points d'attache additionnels peuvent être fixés sur la tôle gouttière.

Les saisines traversières doivent être en bon état et consister en chaîne à mailles serrées de 19 millimètres au moins ou en fil d'acier flexible de résistance équivalente; elles doivent être garnies de crocs à échappement et de ridoirs accessibles en tout temps.

Les saisines en fil d'acier doivent avoir un bout de chaîne à mailles longues de faible longueur permettant de régler l'amarrage.

Lorsque la longueur des pièces de bois est moindre que 3^m66 l'espacement des saisines doit être réduit en proportion ou d'autres dispositions convenables doivent être prises.

Lorsque l'espacement des saisines est égal ou inférieur à 1^m52, les dimensions des saisines en chaîne peuvent être réduites; toutefois, on ne doit pas employer de la chaîne de moins de 12,7 millimètres ni du câble d'acier de moindre résistance que la chaîne de 12,7 millimètres.

Toutes les installations exigées pour fixer les saisines doivent être d'une résistance appropriée à celle de ces saisines.

Les montants installés sur les ponts de superstructures doivent être espacés de 3^m05 et être maintenus transversalement par des saisines traversières de résistance largement suffisante.

Règle XC.

Plans.

Des plans montrant les dispositions et les installations pour l'arrimage et la tenue des pontées, conformément aux présentes règles, doivent être soumis à l'Autorité habilitée pour l'assignation des francs-bords.

FRANC-BORD.

Règle XCI.

Calcul du franc-bord.

Lorsque l'Autorité habilitée pour l'assignation des francs-bords se sera rendu compte que le navire est convenablement installé et que les conditions et les installations sont au moins équivalentes aux exigences indiquées ci-dessus pour le transport des bois en pontée, les francs-bords d'été déterminés suivant les Règles ordinaires et les Tables de la 3^e Partie pourront être corrigés de façon à donner des francs-bords spéciaux pour le bois, en remplaçant les pourcentages qui figurent à la Règle LIII par ceux qui sont donnés dans la Table suivante :

	Longueur effective totale des superstructures										
	0	0,11	0,21	0,31	0,41	0,51	0,61	0,71	0,81	0,91	1
Navires de tous les types	80	80,75	81,5	82,25	83	83,75	84,5	85,25	86	86,75	87,5

Le franc-bord d'hiver pour les navires transportant des bois en pontée s'obtient en ajoutant au franc-bord d'été — du tirant d'eau correspondant compté à partir du dessus de quille.

Le franc-bord d'hiver pour le bois dans l'Atlantique Nord est celui prescrit dans la Règle LXV pour les francs-bords d'hiver dans l'Atlantique Nord.

Le franc-bord tropical pour le bois s'obtient en déduisant du franc-bord d'été pour le bois — du tirant d'eau correspondant, compté à partir du dessus de quille.

Voorschrift LXXXIX.

Sjorrings.

Eene deklading hout moet deugdelijk over de geheele lengte door van elkander onafhankelijke over de deklading geslagen sjorrings op afstanden van niet meer dan 3^m05 worden vastgemaakt.

Oogplaten voor deze sjorrings moeten aan de berghoutgang op afstanden van ten hoogste 3^m05 meter worden geklonken, waarbij de afstand van een eindschor van den bovenbouw tot de eerste oogplaat niet grooter mag zijn dan 1^m98. Extra oogplaten kunnen op de stringerplaat worden aangebracht.

De sjorrings over de deklading moeten in goeden toestand verkeeren en moeten bestaan uit ketting met korte schalmen, welke niet lichter is dan 19 millimeter of uit buigzame staakabel van gelijke sterkte, voorzien van sliphaken en spanschroeven, welke te allen tijde bereikbaar moeten zijn. In staakabelsjorrings moet een kort eind ketting met lange schalmen voorkomen, ten einde de lengte der sjorrings te kunnen regelen.

Wanneer de lengte van het hout korter is dan 3^m66, moet de afstand der sjorrings op passende wijze verminderd worden of moeten andere geschikte voorzieningen worden getroffen.

Wanneer de afstand der sjorrings gelijk is aan of kleiner is dan 1^m52, mag de zwaarte der sjorrings verminderd worden, doch niet lichter zijn dan een ketting van 12^m7 of staakabel van gelijke sterkte.

Alle onderdeelen, welke noodig zijn voor het vastmaken der sjorrings, moeten in sterkte met de sterkte der sjorrings overeenkomen.

Op dekken van den bovenbouw moeten de stutten voor de deklading, wanneer zij worden aangebracht, niet meer dan 3^m05 van elkaar staan en door dwarsscheepsche sjorrings van ruim voldoende sterkte vastgemaakt worden.

Voorschrift XC.

Teekeningen.

Teekeningen, welke de onderdeelen en inrichtingen voor het stuwen en vastmaken van de dekladingen hout volgens de bovenvermelde bepalingen en voorschriften aangeven, moeten aan het oordeel van het bevoegde Lichaam, dat de uitwatering vaststelt, worden onderworpen.

VRIJBOORD.

Voorschrift XCI.

Berekening van het vrijboord.

Wanneer het bevoegde Lichaam, dat de uitwatering vaststelt, er zich rekenschap van heeft gegeven, dat het schip geschikt is en dat de voorwaarden en de inrichtingen ten minste gelijkwaardig zijn aan hetgeen hierboven nopens het vervoer van dekladingen hout is voorgeschreven, mag het zomervrijboord, als berekend volgens de Voorschriften en de Tabel in Deel III, gewijzigd worden, ten einde een bijzonder vrijboord voor de houtvaart te geven door de volgende percentages in de plaats te stellen van die volgens Voorschrift LIII :

	Totale in rekening te brengen lengte van den bovenbouw										
	0	0,11	0,21	0,31	0,41	0,51	0,61	0,71	0,81	0,91	1
Schepen van elk type	80	80,75	81,5	82,25	83	83,75	84,5	85,25	86	86,75	87,5

Het Winter Houtvaart Vrijboord wordt verkregen door bij het Zomer Houtvaart Vrijboord — van den, tot bovenkant kiel geme- ten, corresponderenden diepgang op te tellen. Het Winter Houtvaart Vrijboord in den Noord-Atlantischen Oceaan, is het Winter Vrijboord in den Noord-Atlantischen Oceaan, als in Voorschrift LXV voorgeschreven.

Het Tropisch Houtvaart Vrijboord wordt verkregen door van het Zomer Houtvaart Vrijboord — van den corresponderenden diepgang af te trekken.

SIXIEME PARTIE. — LIGNES DE CHARGE DES NAVIRES A CITERNES.

Définition.

Navire à citernes. L'expression « navire à citernes » s'applique à tout vapeur construit spécialement pour transporter des cargaisons liquides en vrac.

Règle XCII.

Marques sur les murailles du navire.

Les marques sur les murailles sont celles qui sont indiquées au croquis de la Règle IV.

CONDITIONS SUPPLÉMENTAIRES
D'ASSIGNATION PERMETTANT L'AUGMENTATION D'ENFONCEMENT.

Règle XCIII.

Construction du navire.

Le navire à citernes doit être construit avec une solidité suffisante pour le tirant d'eau accru correspondant au franc-bord assigné.

Règle XCIV.

Gaillard.

Le navire doit avoir un gaillard ayant une longueur au moins égale à 7 pour cent de la longueur du navire et une hauteur au moins égale à la hauteur réglementaire.

Règle XCV.

Encaissements des machines.

Les ouvertures dans les encaissements des machines sur le pont de franc-bord doivent avoir des portes en acier. Les encaissements doivent être protégés par une dunette ou un château fermé ayant au moins la hauteur réglementaire ou par un rouf de même hauteur et de solidité équivalente. Les cloisons des extrémités de ces superstructures doivent avoir les échantillons exigés pour les cloisons frontaux de château. Toutes les entrées dans les constructions sur le pont de franc-bord doivent être munies de fermetures efficaces et les seuils doivent avoir une hauteur d'au moins 460 millimètres au-dessus du pont. Les parties exposées des encaissements de la machine sur le pont des superstructures doivent être de construction solide et toutes leurs ouvertures munies de fermetures en acier, attachées de façon permanente sur les encaissements et susceptibles d'être fermées et assujetties de l'intérieur et de l'extérieur; les seuils de ces ouvertures doivent s'élever au moins à 380 millimètres au-dessus du pont. Les panneaux de chaufferies doivent être aussi élevés qu'il est raisonnable et possible de le faire au-dessus du pont de superstructures et avoir de forts couvercles en acier, attachés de façon permanente à leur emplacement.

Règle XCVI.

Passerelle.

Une passerelle permanente de construction efficace et d'une solidité suffisante, étant donnée sa position exposée, doit être installée de l'avant à l'arrière, au niveau du pont de superstructures, entre la dunette et le château, et, lorsque l'équipage est logé à l'avant du navire, cette passerelle doit s'étendre du château au gaillard. Tout autre moyen d'accès équivalent, comme des passages au-dessous du pont, peut être employé pour tenir lieu de cette passerelle.

Règle XCVII.

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

Un moyen d'accès sûr et satisfaisant doit permettre d'atteindre, du niveau de la passerelle, les locaux de l'équipage, la tranche des machines et les parties du navire qui sont obligatoirement utilisées pour la manœuvre du navire. Cette règle ne s'applique pas aux chambres des pompes dont les entrées se font du pont de franc-bord quand elles sont munies de moyens de fermeture de la Classe I.

Règle XCVIII.

Panneaux.

Tous les panneaux du pont de franc-bord ou du pont des caisses d'expansion doivent être fermés par des couvercles en acier robustes et étanches.

DEEL VI. — UITWATERING VAN TANKSCHEPEN.

Omschrijving.

Tankschip. De uitdrukking « tankschip » omvat alle stoomschepen, welke in het bijzonder zijn getouwd voor het vervoer van onverpakte vloeistoffladingen.

Voorschrift XCII.

Merken op het scheepsboord.

De merken op het scheepsboord moeten overeenkomen met die volgens de afbeelding bij Voorschrift IV.

AANVULLENDE VOORWAARDEN, WAARAAN MOET WORDEN VOLDAAN
EN VOORSCHRIFTEN BETREFFENDE HET DIEPER AFLADEN.

Voorschrift XCIII.

Bouw van het schip.

De bouw van het schip moet voldoende sterk zijn met het oog op den grooteren diepgang in verband met het vastgestelde vrijboord.

Voorschrift XCIV.

Bak.

Het schip moet een bak hebben, welks lengte niet geringer is dan 7 per cent van de scheepslengte en welks hoogte niet geringer is dan de standaardhoogte.

Voorschrift XCV.

Schachten boven de voortstuwingsruimten.

De openingen in de schachten boven de voortstuwingsruimten moeten van stalen deuren zijn voorzien. De schachten moeten door een gesloten kampanje of brughuis van ten minste de standaardhoogte of door een dekhuis van gelijke hoogte en overeenkomstige sterkte worden beschermd. De schotten aan de einden van deze dokhuizen moeten een sterkte hebben, welke met die van een frontschot van het brughuis overeenkomt. Alle ingangen tot dergelijke dekhuisen op het vrijboorddek moeten van doelmatige afsluitingsinrichtingen zijn voorzien en de drempels moeten ten minste 460 millimeter boven het dek liggen. Blootgestelde schachten boven voortstuwingsruimten op het dek van den bovenbouw moeten van sterke constructie zijn en alle openingen daarin moeten zijn voorzien van stalen middelen tot afsluiting, welke blijvend aan de schachten zijn verbonden en geschikt zijn om aan beide zijden behandeld en gesloten te worden. De drempels van deze openingen moeten ten minste 380 millimeter boven het dek liggen. Openingen voor luchtroosters boven ketelruimen moeten zoo hoog boven het dek van den bovenbouw liggen als redelijk en practisch uitvoerbaar is en moeten zijn voorzien van sterke stalen deksels, welke door blijvende hevestiging op hunne plaats worden gehouden.

Voorschrift XCVI.

Loopbrug.

Eene deugdelijke blijvende loopbrug van voldoende sterkte in verband met hare blootgestelde opstelling moet van voren tot achter op eene hoogte gelijk aan die van het dek van den bovenbouw tusschen de kampanje en een midscheeps geplaatst brughuis en, wanneer de bemanningsverblijven in den bak liggen, van dit brughuis naar den bak zijn aangebracht. Andere gelijkwaardige toegangsmiddelen zooals gangen onder het dek, mogen ook worden toegepast om eene loopbrug te vervangen.

Voorschrift XCVII.

*Bescherming van de bemanning,
toegang tot de voortstuwingsruimten, enz.*

Veilige en voldoende toegangen van de hoogte, waarop de loopbrug is aangebracht, naar het volksverblijf, de voortstuwingsruimten naar alle gedeelten, welke in verband met de werkzaamheden aan boord moeten worden gebruikt, moeten te allen tijde beschikbaar zijn. Dit voorschrift geldt niet ten aanzien van pompkamers, welke op het vrijboorddek een ingang hebben, wanneer de openingen daarvan voorzien zijn van middelen tot afsluiting der 1^e Klasse.

Voorschrift XCVIII.

Laadhoofden.

Alle laadhoofden op het vrijboorddek en op het dek van expansie-trunks moeten door deugdelijke stalen deksels waterdicht worden gesloten.

Règle XCIX.

Manches à air.

Les manches à air desservant des espaces situés au-dessous du pont de franc-bord doivent être de solidité suffisante ou être protégées par des superstructures ou des moyens efficaces équivalents.

Règle C.

Dispositifs pour l'évacuation de l'eau.

Les navires munis de pavois doivent avoir des rambardes au moins sur la moitié de la longueur de la partie exposée du pont ou toutes autres dispositions efficaces pour l'évacuation de l'eau. Le can supérieur du carreau doit être tenu aussi bas que possible et de préférence il ne doit pas dépasser le can supérieur de la cornière gouttière.

Quand les superstructures sont reliées par des trunks, des rambardes doivent être installées sur toute la longueur des parties exposées du pont de franc-bord.

Règle CI.

Plans.

Des plans montrant les installations et les dispositions doivent être soumis à l'approbation de l'Autorité habilitée pour l'assignation des francs-bords.

FRANCS-BORDS.

Règle CII.

Calcul du franc-bord.

Quand l'Autorité habilitée pour l'assignation des francs-bords aura constaté que les exigences ci-dessus indiquées sont remplies, le franc-bord d'été pourra être calculé d'après la Table de franc-bord des navires à citernes. Toutes les corrections devront être faites suivant la 3^e Partie du Règlement, à l'exception de celles pour les vapeurs à pont découvert, pour les superstructures détachées, pour l'excès de tonture et pour les voyages d'hiver à travers l'Atlantique Nord.

Règle CIII.

Réduction pour superstructures détachées.

Lorsque la longueur totale effective des superstructures est moindre que L, la déduction est un pourcentage de celle prévue pour une longueur de superstructure égale à L. Elle est obtenue par le tableau suivant :

	Longueur totale effective des superstructures										
	0	0,1	0,2	0,3	0,4	0,5	0,6	0,7	0,8	0,9	1
Navires de tous les types	P. c.	P. c.	P. c.	P. c.	P. c.	P. c.	P. c.	P. c.	P. c.	P. c.	P. c.
	0	7	11	21	31	41	52	63	75,3	87,7	100

Règle CIV.

Déduction pour excès de tonture.

Quand la tonture est plus grande que la tonture réglementaire, la correction pour excès de tonture (voir Règle LVII de la 3^e Partie, Lignes de Charge pour les Vapeurs) est déduite du franc-bord pour tous les navires à citernes. La Règle LIX de la 3^e Partie ne s'applique pas; toutefois, la déduction maximum pour excès de tonture est de 38 millimètres pour une longueur de 30 m. 50, et elle augmente de 38 millimètres chaque fois que la longueur du navire augmente de 30 m. 50.

Règle CV.

Voyages pendant l'hiver à travers l'Atlantique Nord.

Le franc-bord minimum pour les voyages à travers l'Atlantique Nord au nord du parallèle 36°, pendant les mois d'hiver, est égal au franc-bord d'hiver, auquel on ajoute autant de fois 25,4 millimètres que la longueur de 30 m. 50 est comprise dans la longueur du navire.

Voorschrift XCIX.

Luchtkokers.

Luchtkokers naar ruimten onder het vrijboorddek moeten van ruim voldoende sterkte zijn, dan wel door een bovenbouw of op even doeltreffende wijze beschermd zijn.

Voorschrift C.

Middelen tot loozing van water.

Schepen met eene verschanjing moeten open reelingwerk hebben, dat over ten minste de halve lengte van het onbeschermd gedeelte van het aan weer en wind blootgestelde dek is aangebracht of van andere doeltreffende inrichtingen voor waterloozing zijn voorzien. De bovenkant van de berghoutgang moet zoo laag mogelijk en bij voorkeur niet hooger dan de bovenkant van het stringerhoekstaal worden gehouden.

Wanneer deelen van den bovenbouw door een trunk zijn verbonden, moet over de volle lengte van het aan weer en wind blootgestelde gedeelte van het vrijboorddek open reelingwerk zijn aangebracht.

Voorschrift CI.

Teekeningen.

Teekeningen, welke de voorgestelde onderdeelen en inrichtingen aangeven, moeten ter goedkeuring onderworpen worden aan het bevoegde Lichaam, dat het vrijboord vaststelt.

VRIJBOORD.

Voorschrift CII.

Berekening van het Vrijboord.

Wanneer het bevoegde Lichaam, dat het vrijboord vaststelt, overtuigd is, dat aan de vooraangaande bepalingen is voldaan, mag het Zomer Vrijboord met behulp van de Tabel voor tankschepen berekend worden. Alle correcties, behalve die voor gladde schepen, onderbroken bovenbouw, overmaat van zeeg en winterreizen over den Noord-Atlantischen Oceaan, moeten in overeenstemming met het bepaalde in Deel III van de Voorschriften worden toegepast.

Voorschrift CIII.

Aftrek voor Onderbroken Bovenbouw.

Wanneer de totale in rekening te brengen lengte van den bovenbouw kleiner is dan L, wordt de aftrek een percentage van dien voor een bovenbouw met de lengte gelijk aan L en wordt dit percentage verkregen uit de volgende tabel.

	Totale in rekening te brengen lengte van den bovenbouw										
	0	0,1	0,2	0,3	0,4	0,5	0,6	0,7	0,8	0,9	1
Schepen van elk type	T. h.	T. h.	T. h.	T. h.	T. h.	T. h.	T. h.	T. h.	T. h.	T. h.	T. h.
	0	7	14	21	31	41	52	63	75,3	87,7	100

Voorschrift CIV.

Aftrek voor overmaat van zeeg.

Wanneer de zeeg grooter is dan de standaardzeeg, wordt voor alle tankschepen de correctie voor overmaat van zeeg (zie Voorschrift LVII van Deel III, Uitwatering van Stoomschepen) afgetrokken van het vrijboord. Voorschrift LIX van Deel III is niet van toepassing, behalve dat de maximum-aftrek voor overmaat van zeeg 38 millimeter bedraagt voor eene lengte van 30^m50 en toeneemt met 38 millimeter voor elke vermeerdering in lengte van het schip van 30^m50.

Voorschrift CV.

Wintervrijboord in den Noord-Atlantischen Oceaan.

Het minimum vrijboord voor reizen over den Noord-Atlantischen Oceaan, benoorden den 36° breedtegraad, gedurende de wintermaanden is het Winter Vrijboord vermeerderd met 25,4 millimeter voor elke 30^m50 lengte van het schip.

Règle CVI.

Tableau de franc-bord pour les navires à citernes.

L.	Franc-bord	L.	Franc-bord
Mètres	Millimètres	Mètres	Millimètres
57	555	125	1610
60	575	126	1670
65	615	129	1750
66	635	152	1795
69	695	155	1860
72	740	158	1925
75	780	141	1990
78	825	144	2055
81	875	147	2115
84	920	150	2175
87	970	155	2255
90	1020	156	2290
95	1070	159	2350
96	1120	162	2405
99	1170	165	2460
102	1220	168	2510
105	1275	171	2565
108	1525	174	2615
111	1580	177	2660
114	1635	180	2710
117	1695	185	2755
120	1550		

Le cas des navires d'une longueur de plus de 182 m. 88 est laissé à l'Administration.

ANNEXE II.

Limites des Zones et des Régions périodiques.

Zones.

La limite Sud de la « zone d'hiver périodique » septentrionale est constituée par une ligne tracée : suivant le parallèle de latitude 36° Nord depuis la côte Est de l'Amérique du Nord jusqu'à Tarifa, en Espagne; suivant le parallèle de latitude 35° Nord depuis la côte Est de Corée jusqu'à la côte Ouest de Honshiu, Japon; suivant le parallèle de latitude 35° Nord depuis la côte Est de Honshiu jusqu'au méridien de longitude 150° Ouest; et suivant une ligne droite jusqu'à la côte Ouest de l'île de Vancouver au point de latitude 50° Nord. Fusan (Corée) et Yokohama sont considérés comme étant sur la ligne de démarcation de la « zone d'hiver périodique » et de la « zone d'été ».

La limite Nord de la « zone tropicale » est constituée par une ligne tracée : suivant le parallèle de latitude 10° Nord depuis la côte Est de l'Amérique du Sud jusqu'au méridien de longitude 20° Ouest; suivant le méridien 20° Ouest jusqu'au parallèle de latitude 20° Nord; et suivant le parallèle de latitude 20° Nord jusqu'à la côte Ouest d'Afrique; suivant le parallèle de latitude 8° Nord depuis la côte Est d'Afrique jusqu'à la côte Ouest de la Péninsule de Malaisie, le long des côtes de Malaisie et du Siam jusqu'à la côte Est de Cochinchine au point de latitude 10° Nord; suivant le parallèle de latitude 10° Nord jusqu'au méridien de longitude 145° Est, suivant le méridien 145° Est jusqu'au parallèle de latitude 13° Nord, suivant le parallèle de latitude 13° Nord jusqu'à la côte Ouest de l'Amérique centrale. Saïgon est considéré comme étant sur la ligne de démarcation de la « zone tropicale » et de la « région tropicale périodique » (4).

La limite Sud de la « zone tropicale » est constituée par une ligne tracée : suivant le parallèle du Tropique du Capricorne depuis la côte Est de l'Amérique du Sud jusqu'à la côte Ouest d'Afrique; suivant le parallèle de latitude 20° Sud depuis la côte Est d'Afrique jusqu'à la côte Ouest de Madagascar, le long des côtes Ouest et Nord de Madagascar jusqu'au méridien de longitude 50° Est, suivant le méridien de longitude 50° Est jusqu'au parallèle de latitude 10° Sud, suivant le parallèle de latitude 10° Sud jusqu'au méridien de longitude 110° Est, suivant une ligne droite jusqu'à Port Darwin, en Australie, vers l'Est le long des côtes d'Australie et de l'île Wessel

Voorschrift CVI.

Tabel voor het Vrijboord van Tankschepen.

L.	Vrijboord	L.	Vrijboord
Meters	Millimeters	Meters	Millimeters
57	555	125	1610
60	575	126	1670
65	615	129	1750
66	635	152	1795
69	695	155	1860
72	740	158	1925
75	780	141	1990
78	825	144	2055
81	875	147	2115
84	920	150	2175
87	970	155	2255
90	1020	156	2290
95	1070	159	2350
96	1120	162	2405
99	1170	165	2460
102	1220	168	2510
105	1275	171	2565
108	1525	174	2615
111	1580	177	2660
114	1635	180	2710
117	1695	185	2755
120	1550		

Voor schepen met eene lengte grooter dan 182,88 meter moet door de Administratie eene regeling worden getroffen.

BIJLAGE II.

Grenzen der Vaargebieden (Zones) en Periodieke Seizoenvaargebieden.

Vaargebieden.

De zuidelijke grens van het Noordelijk « Periodiek Winter » vaargebied wordt gevormd door eene lijn getrokken van de Oostkust van Noord-Amerika langs de parallel van 36° Noorderbreedte naar Kaap Tarifa in Spanje; van de Oostkust van Korea langs de parallel van 35° Noorderbreedte naar de Westkust van Honshiu, Japan; van de Oostkust van Honshiu langs de parallel van 35° Noorderbreedte tot 150° Westerlengte en van daar langs de loxodroom naar de Westkust van het eiland Vancouver op 50° Noorderbreedte, waarbij Fusan (Korea) en Yokohama beschouwd moeten worden op de grenslijn te liggen van het Noordelijk « Periodiek Winter » vaargebied en het « Zomer » vaargebied.

De Noordgrens van het « Tropisch » vaargebied wordt gevormd door eene lijn getrokken van de Oostkust van Zuid-Amerika op 10° Noorderbreedte langs de parallel van 10° Noorderbreedte tot 20° Westerlengte, dan recht Noord tot 20° Noorderbreedte en vandaar langs de parallel van 20° Noorderbreedte tot de Westkust van Afrika; vervolgens van de Oostkust van Afrika langs de parallel van 8° Noorderbreedte naar de Westkust van het Maleische schiereiland; van daar de kust volgend van dit schiereiland en van Siam tot de Oostkust van Cochinchina op 10° Noorderbreedte en vervolgens langs de parallel van 10° Noorderbreedte tot 145° Oosterlengte; van daar recht Noord tot 13° Noorderbreedte en vervolgens langs de parallel van 13° Noorderbreedte naar de Westkust van Centraal Amerika, waarbij Saïgon beschouwd moet worden op de grenslijn te liggen van het « Tropisch » vaargebied en het « Periodiek Tropisch » vaargebied (4).

De Zuidelijke grens van het « Tropisch » vaargebied wordt gevormd door eene lijn getrokken van de Oostkust van Zuid-Amerika langs de Zuidelijke keerkringlijn tot de Westkust van Afrika; van de Oostkust van Afrika, langs de parallel van 20° Zuiderbreedte tot de Westkust van Madagaskar, van daar langs de West- en Noordkust van Madagaskar tot 50° Oosterlengte, vervolgens recht Noord tot 10° Zuiderbreedte, van daar langs de parallel van 10° Zuiderbreedte tot 110° Oosterlengte, dan langs de loxodroom, naar Port Darwin in Australië en van daar Oostwaarts langs de kust van Australië en het eiland Wessel tot Kaap Wessel, vervolgens langs de parallel van

jusqu'au cap Wessel, suivant le parallèle de latitude 11° Sud jusqu'à la côte Ouest du cap York, suivant le parallèle de latitude 11° Sud depuis la côte Est du cap York jusqu'au méridien de longitude 150° Ouest, suivant une ligne droite jusqu'au point de latitude 26° Sud et longitude 75° Ouest, et suivant une ligne droite jusqu'à la côte Ouest de l'Amérique du Sud au point de latitude 30° Sud. Coquimbo, Rio de Janeiro et Port Darwin sont considérés comme étant sur la ligne de démarcation de la « zone tropicale » et de la « zone d'été ».

Les régions suivantes sont considérées comme appartenant à la « zone tropicale » :

1) *Le Canal de Suez, la Mer Rouge et le golfe d'Aden*, à partir de Port Saïd jusqu'au méridien de longitude 45° Est. Aden et Berbera sont considérés comme étant sur la ligne de démarcation de la zone tropicale et de la zone tropicale périodique 2 (b).

2) *Le Golfe Persique* jusqu'au méridien de longitude 59° Est.

La limite Nord de la « zone d'hiver périodique » méridionale est constituée par une ligne tracée : suivant le parallèle de latitude 40° Sud depuis la côte Est de l'Amérique du Sud jusqu'au méridien de longitude 56° Ouest, suivant une ligne droite jusqu'au point de latitude 34° Sud et longitude 50° Ouest, suivant le parallèle de latitude 34° Sud jusqu'à la côte Ouest d'Afrique du Sud, suivant une ligne droite issue de la côte Est de l'Afrique du Sud au point de latitude 30° Sud jusqu'à la côte Ouest d'Australie au point de latitude 35° Sud le long de la côte Sud d'Australie jusqu'au cap Arid, suivant une ligne droite issue de ce dernier point jusqu'au cap Grim, en Tasmanie, le long de la côte Nord de Tasmanie jusqu'à Eddystone Point, suivant une ligne droite issue de ce dernier point jusqu'à la côte Ouest de l'île du Sud de la Nouvelle-Zélande au point de longitude 170° Est, le long des côtes Ouest, Sud et Est de l'île du Sud jusqu'au cap Saunders, suivant une ligne droite issue de ce cap jusqu'au point de latitude 33° Sud et longitude 170° Ouest, et suivant le parallèle de latitude 33° Sud jusqu'à la côte Ouest de l'Amérique du Sud. Valparaíso, Capetown et Durban sont considérés comme étant sur la ligne de démarcation de la « zone d'hiver périodique » méridionale et de la « zone d'été ».

Zones d'été.

Les autres régions constituent les « zones d'été ».

Régions périodiques.

Les régions suivantes sont des « régions tropicales périodiques » :

1) *Dans l'Océan Atlantique Nord.*

Région limitée : au Nord par une ligne tracée du cap Catoche dans la Yucatan jusqu'au cap San Antonio dans l'île de Cuba, par la côte Sud de Cuba jusqu'au point de latitude 20° Nord, et par le parallèle de latitude 20° Nord jusqu'au méridien de longitude 20° Ouest, à l'Ouest par la côte de l'Amérique centrale, au Sud par la côte Nord de l'Amérique du Sud et par le parallèle de latitude 10° Nord, et à l'Est par le méridien de longitude 20° Ouest.

Cette région est :

Zone tropicale du 1^{er} novembre au 15 juillet.

Zone d'été du 16 juillet au 31 octobre.

2) *Mer d'Arabie.*

a) *Au nord du parallèle de latitude 24° N.*

Cette région est :

Zone tropicale du 1^{er} août au 20 mai.

Zone d'été du 21 mai au 31 juillet.

Karachi est considéré comme étant sur la ligne de démarcation de cette région et de la région tropicale périodique b) ci-dessous.

b) *Au Sud du parallèle de latitude 24° N.*

Cette région est :

Zone tropicale du 1^{er} décembre au 20 mai et du 16 septembre au 15 octobre.

Zone d'été du 21 mai au 15 septembre et du 16 octobre au 30 novembre.

3) *Golfe du Bengale.*

Zone tropicale du 16 décembre au 15 avril.

Zone d'été du 16 avril au 15 décembre.

4) *Dans la Mer de Chine.*

Région limitée : à l'Ouest et au Nord par les côtes d'Indo-Chine et de Chine jusqu'à Hong Kong; à l'Est par une ligne droite jusqu'au port de Suai (Île de Luçon) et par les côtes Ouest des Îles de Luçon, Samar et Leyte jusqu'au parallèle de 10° N.; et au Sud par le parallèle de latitude 10° N.

11° Zuiderbreedte naar de Westzijde van Kaap York, van de Oostzijde van Kaap York op 11° Zuiderbreedte langs de parallel van 11° Zuiderbreedte naar 150° Westerlengte, van daar langs de loxodroom naar een punt op 26° Zuiderbreedte en 75° Westerlengte en tenslotte langs de loxodroom naar een punt op de Westkust van Zuid-Amerika op 30° Zuiderbreedte, waarbij Coquimbo, Rio de Janeiro en Port Darwin beschouwd moeten worden op de grenslijn te liggen van het « Tropisch » en van het « Zomer » vaargebied.

De volgende watergebieden worden beschouwd als « Tropisch » vaargebied :

1) *Het Kanaal van Suez, de Roode Zee en de Golf van Aden*, van Port-Saïd tot den meridiaan van 45° Oosterlengte, waarbij Aden en Berbera beschouwd moeten worden op de grenslijn te liggen van het « Tropisch » vaargebied en het « Periodiek Tropisch » vaargebied 2 b).

2) *De Perzische Golf* tot den meridiaan van 59° Oosterlengte.

De Noordelijke grens van het Zuidelijk « Periodiek Winter » vaargebied wordt gevormd door een lijn getrokken van de Oostkust van Zuid-Amerika langs de parallel van 40° Zuiderbreedte, tot 56° Westerlengte, van daar langs de loxodroom naar een punt gelegen op 34° Zuiderbreedte en 50° Westerlengte, vervolgens langs de parallel van 34° Zuiderbreedte tot de Westkust van Zuid-Afrika; van de Oostkust van Zuid-Afrika op 30° Zuiderbreedte langs de loxodroom naar de Westkust van Australië op 35° Zuiderbreedte, vervolgens langs de Zuidkust van Australië tot Kaap Arid, van daar langs de loxodroom naar Kaap Grim, Tasmanië, vervolgens langs de Noordkust van Tasmanië naar Eddystone Punt, van daar langs de loxodroom naar de Westkust van Nieuw-Zeeland, op 170° Oosterlengte, vervolgens langs de West-, Zuid- en Oostkust van Nieuw-Zeeland tot Kaap Saunders en van daar langs de loxodroom naar een punt op 33° Zuiderbreedte en 170° Westerlengte; van dit punt langs de parallel van 33° Zuiderbreedte naar de Westkust van Zuid-Amerika, waarbij Valparaíso, Kaapstad en Durban beschouwd moeten worden op de grenslijn te liggen van het Zuidelijk « Periodiek Winter » vaargebied en het « Zomer » vaargebied.

Zomervaaargebieden.

De overgebleven watergebieden vormen de « Zomer » vaargebieden. Periodieke vaargebieden.

De volgende watergebieden moeten als « Periodiek Tropische » vaargebieden worden beschouwd :

1) *In den Noord-Atlantischen Oceaan.*

Een watergebied, aan de Noordzijde begrensd door een lijn van Kaap Catoche in Yucatan naar Kaap San Antonio op Cuba, door de Zuid-Cubaanse kust tot 20° Noorderbreedte en door de parallel van 20° Noorderbreedte tot aan een punt op 20° Noorderbreedte en 20° Westerlengte; aan de Westzijde door de kust van Centraal Amerika; aan de Zuidzijde door de Noordkust van Zuid-Amerika en door de parallel van 10° Noorderbreedte en aan de Oostzijde door den meridiaan van 20° Westerlengte.

Tropisch : van 1 November tot 15 Juli.

Zomer : van 16 Juli tot 31 October.

2) *De Arabische Zee.*

a) *Ten Noorden van 24° Noorderbreedte.*

Tropisch : van 1 Augustus tot 20 Mei.

Zomer : van 21 Mei tot 31 Juli.

Karachi moet worden beschouwd op de grenslijn te liggen van dit vaargebied en het Periodiek Tropische vaargebied b) hieronder.

b) *Ten Zuiden van 24° Noorderbreedte.*

Tropisch : van 1 December tot 20 Mei en van 16 September tot 15 October.

Zomer : van 21 Mei tot 15 September en van 16 October tot 30 November.

3) *De Golf van Bengalen.*

Tropisch : van 16 December tot 15 April.

Zomer : van 16 April tot 15 December.

4) *In de Chineesche Zee.*

Een watergebied, begrensd aan de West- en Noordzijde door de kust van Indo-China en China tot Hong Kong, aan de Oostzijde door de loxodroom naar de haven van Soeal (op het eiland Luzon) en door de Westkust van de eilanden Luzon, Samar en Leyte tot aan de parallel van 10° Noorderbreedte en aan de Zuidzijde door de parallel van 10° Noorderbreedte.

Hong Kong et Sual sont considérés comme étant sur la ligne de démarcation de la zone tropicale périodique et de la zone d'été.

Cette région est :

Zone tropicale du 21 janvier au 30 avril.

Zone d'été du 1^{er} mai au 20 janvier.

5) Dans l'Océan Pacifique Nord.

a) Région limitée : au Nord par le parallèle de latitude 25° N., à l'Ouest par le méridien de longitude 160° E., au Sud par le parallèle de latitude 13° N. et à l'Est par le méridien de longitude 130° W.

Cette région est :

Zone tropicale du 1^{er} avril au 31 octobre.

Zone d'été du 1^{er} novembre au 31 mars.

b) Région limitée : au Nord et à l'Est par les côtes de Californie, du Mexique et de l'Amérique centrale, à l'Ouest par le méridien de longitude 120° W. et par une ligne droite joignant le point de latitude 30° N. et longitude 120° W. au point de latitude 13° N. et de longitude 105° W. et au Sud par le parallèle de latitude 13° N.

Cette région est :

Zone tropicale du 1^{er} mars au 30 juin et du 1^{er} au 30 novembre.

Zone d'été du 1^{er} juillet au 31 octobre et du 1^{er} décembre au 28/29 février.

6) Dans l'Océan Pacifique Sud.

a) Région limitée : au Nord par le parallèle de latitude 11° S., à l'Ouest par la côte Est d'Australie, au Sud par le parallèle de latitude 20° S. et à l'Est par le méridien de longitude 175° E., et également le Golfe de Carpentarie au Sud du parallèle de latitude 11° S.

Cette région est :

Zone tropicale du 1^{er} avril au 30 novembre.

Zone d'été du 1^{er} décembre au 31 mars.

b) Région limitée : à l'Ouest par le méridien de 150° W., au Sud par le parallèle de latitude 20° S. et au Nord et à l'Est par la ligne droite constituant la limite Sud de la zone tropicale.

Cette région est :

Zone tropicale du 1^{er} mars au 30 novembre.

Zone d'été du 1^{er} décembre au 28/29 février.

Les régions suivantes sont des « régions d'hiver périodiques » :

Zone d'hiver périodique septentrionale (entre l'Amérique du Nord et l'Europe).

a) Région située à l'intérieur et au Nord de la ligne tracée comme il suit : suivant le méridien de longitude 50° W. depuis la côte du Groenland jusqu'au parallèle de latitude 45° N., suivant le parallèle de latitude 45° N. jusqu'au méridien de longitude 15° W., suivant ce méridien jusqu'au parallèle de latitude 60° N., et suivant le parallèle de latitude 60° N. jusqu'à la côte Ouest de Norvège.

Cette région est :

Zone d'hiver du 16 octobre au 15 avril.

Zone d'été du 16 avril au 15 octobre.

Bergen est considéré comme étant sur la ligne de démarcation de cette région et de la région b) définie ci-dessous.

b) Région située au Nord du parallèle de latitude 36° N. et en dehors de la région a) définie ci-dessus.

Zone d'hiver du 1^{er} novembre au 31 mars.

Zone d'été du 1^{er} avril au 31 octobre.

Mer Baltique (jusqu'au parallèle de latitude du Skaw).

Zone d'hiver du 1^{er} novembre au 31 mars.

Zone d'été du 1^{er} avril au 31 octobre.

Mer Méditerranée et Mer Noire.

Zone d'hiver du 16 décembre au 15 mars.

Zone d'été du 16 mars au 15 décembre.

Zone d'hiver périodique septentrionale (entre l'Asie et l'Amérique du Nord, excepté la mer du Japon au Sud du parallèle de latitude 50° N.).

Zone d'hiver du 16 octobre au 15 avril.

Zone d'été du 16 avril au 15 octobre.

Mer du Japon entre les parallèles de latitude 35° N. et 50° N.

Zone d'hiver du 1^{er} décembre au 28/29 février.

Zone d'été du 1^{er} mars au 30 novembre.

Zone d'hiver périodique méridionale.

Zone d'hiver du 16 avril au 15 octobre.

Zone d'été du 16 octobre au 15 avril.

Hong Kong et Sual doivent être considérés comme étant sur la ligne de démarcation de la zone tropicale périodique et de la zone d'été.

Tropisch : van 21 Januari tot 30 April.

Zomer : van 1 Mei tot 20 Januari.

5) In den Noordelijken Stillen Oceaan.

a) Een watergebied, aan de Noordzijde begrensd door de parallel van 25° Noorderbreedte, aan de Westzijde door den meridiaan van 160° Oosterlengte, aan de Zuidzijde door de parallel van 13° Noorderbreedte en aan de Oostzijde door den meridiaan van 130° Westlengte.

Tropisch : van 1 April tot 31 October.

Zomer : 1 November tot 31 Maart.

b) Een watergebied, aan de Noord- en Oostzijde begrensd door de kusten van Californië, Mexico en Centraal-Amerika, aan de Westzijde door den meridiaan van 120° Westlengte en door de loxodroom loopende van een punt op 30° Noorderbreedte en 120° Westlengte naar een punt op 13° Noorderbreedte en 105° Westlengte en aan de Zuidzijde door de parallel van 13° Noorderbreedte.

Tropisch : van 1 Maart tot 30 Juni en van 1 tot 30 November.

Zomer : van 1 Juli tot 31 October en van 1 December tot 28/29 Februari.

6) In den Zuidelijken Stillen Oceaan.

a) Een watergebied aan de Noordzijde begrensd door de parallel van 11° Zuiderbreedte, aan de Westzijde door de Oostkust van Australië, aan de Zuidzijde door de parallel van 20° Zuiderbreedte en aan de Oostzijde door den meridiaan van 175° Oosterlengte; de Golf van Carpentaria bezuiden 11° Zuiderbreedte erbij gerekend.

Tropisch : van 1 April tot 30 November.

Zomer : van 1 December tot 31 Maart.

b) Een watergebied aan de Westzijde begrensd door den meridiaan van 150° Westlengte. Aan de Zuidzijde door de parallel van 20° Zuiderbreedte en aan de Noord- en Oostzijde door de loxodroom, die de Zuidgrens vormt van het « Tropisch » vaargebied.

Tropisch : van 1 Maart tot 30 November.

Zomer : van 1 December tot 28/29 Februari.

De volgende zijn « Periodieke Wintervaargebieden » :

Noordelijk « Periodiek Winter » vaargebied (tusschen Noord-Amerika en Europa).

a) In het watergebied, binnen en ten Noorden van de volgende lijn : eens lijn recht Zuid getrokken van de kust van Groenland op 50° Westlengte tot aan 45° Noorderbreedte, van daar langs de parallel van 45° Noorderbreedte tot aan den meridiaan van 15° Westlengte, van daar recht Noord tot aan 60° Noorderbreedte en vervolgens langs de parallel van 60° Noorderbreedte tot aan de Westkust van Noorwegen, waarbij Bergen beschouwd moet worden op de grenslijn te liggen van dit watergebied en het watergebied b) hieronder aangegeven.

Winter : van 16 October tot 15 April.

Zomer : van 16 April tot 15 October.

b) Een watergebied buiten gebied a) hierboven vermeld en Noordelijk van de parallel van 36° Noorderbreedte.

Winter : van 1 November tot 31 Maart.

Zomer : van 1 April tot 31 October.

Oostzee (begrensd door den meridiaan van Kaap Skagen).

Winter : van 1 November tot 31 Maart.

Zomer : van 1 April tot 31 October.

Middellandsche Zee en Zwarte Zee.

Winter : van 16 December tot 15 Maart.

Zomer : van 16 Maart tot 15 December.

Noordelijk « Periodiek Winter » vaargebied (tusschen Azië en Noord-Amerika met uitzondering van de Japansche Zee bezuiden 50° Noorderbreedte).

Winter : van 16 October tot 15 April.

Zomer : van 16 April tot 15 October.

Japansche Zee tusschen de parallellen van 35° en 50° Noorderbreedte.

Winter : van 1 December tot 28/29 Februari.

Zomer : van 1 Maart tot 30 November.

Zuidelijk « Periodiek Winter » vaargebied.

Winter : van 16 April tot 15 October.

Zomer : van 16 October tot 15 April.

ANNEXE III.

Certificat international de franc-bord.

Délivré sous l'autorité du Gouvernement d.....
en vertu des dispositions de la Convention internationale de 1930
sur les Lignes de Charge.

Numéro ou lettres distinctifs du Navire

Navire

Port d'immatriculation

Tonnage brut

Franc-bord mesuré à partir de la ligne de pont.

Tropical (a) au-dessus de (b).

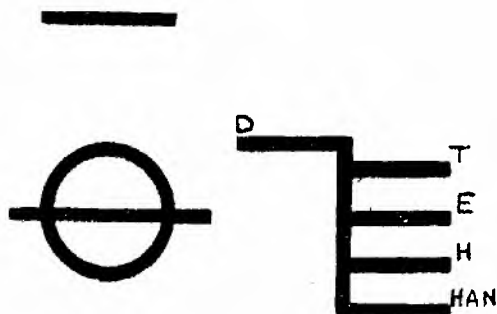
Eté (b) Arête supérieure de la ligne passant par le centre du disque.

Hiver (c) au-dessous de (b).

Hiver dans l'Atlantique Nord .. (d) au-dessous de (b).

Réduction en eau douce pour tous les francs-bords

L'arête supérieure de la ligne de pont à partir de laquelle ces francs-bords sont mesurés se trouve à au-dessus de la face supérieure du pont de en abord.



Le présent certificat est délivré pour attester que le navire a été visité et que ses francs-bords et lignes de charge indiqués ci-dessus ont été assignés conformément aux dispositions de la Convention.

Ce certificat est valable jusqu'au (*)

Délivré à, le

Placer ici la signature ou le sceau et la qualification de l'autorité chargée de délivrer le certificat.

(*) Voir au verso.

Note. Lorsque des vapeurs de mer naviguent dans les eaux intérieures, il est permis d'augmenter le chargement du navire d'une quantité qui correspond au poids de combustible, etc., nécessaire à la consommation entre le point de départ et la mer libre.

Le navire ayant satisfait entièrement aux prescriptions de la Convention, ce certificat est renouvelé jusqu'au

A, le

Signature ou sceau et qualification de l'autorité.

Le navire ayant satisfait entièrement aux prescriptions de la Convention, ce certificat est renouvelé jusqu'au

A, le

Signature ou sceau et qualification de l'autorité.

Le navire ayant satisfait entièrement aux prescriptions de la Convention, ce certificat est renouvelé jusqu'au

A, le

Signature ou sceau et qualification de l'autorité.

BIJLAGE III.

Internationaal certificaat van uitwatering.

Uitgereikt namens de Regeering van
volgens de bepalingen van het Internationaal Verdrag betreffende
de Uitwatering, 1930.

Internationaal naamsein.

Schip

Haven, waar het schip thuishoort

Bruto inhoud

Vrijboord vanaf de deklijn.

Tropisch (a) boven (b).

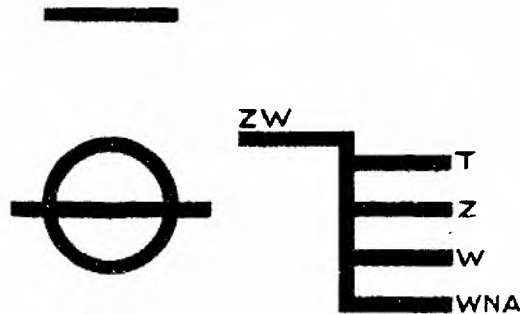
Zonier (b) Bovenkant van het merk door het middelpunt van den cirkel.

Winter (c) onder (b).

Winter Noord-Atlantischen Oceaan (d) onder (b).

Vermindering voor zoet water voor elk vrijboord

De bovenkant van de deklijn, van waar af elk vrijboord is gemeten, ligt boven den bovenkant van het dek in de zijde.



Ondergeteekende verklaart dat het schip is onderzocht en het hierboven aangegeven vrijboord en de plaatsen van de uitwateringsmerken overeenkomstig het Verdrag zijn vastgesteld.

Dit certificaat is geldig tot

Uitgereikt te, op

Hier volgt de ondertekening of het zegel en de kwaliteit van het bevoegde Lichaam, dat het certificaat heeft uitgereikt.

(Zie achterzijde.)

N. B. Wanneer zeeschepen eene rivier of een binnenwater bevaren, is het geoorloofd zooveel dieper af te laden als overeenkomt met het gewicht van de brandstof, enz., dat verbruikt wordt tusschen de plaats van afvaart en de open zee.

Aangezien dit schip geheel voldoet aan de bepalingen van het Verdrag, wordt dit certificaat vernieuwd tot

Plaats Datum

Ondertekening of zegel en kwaliteit van het bevoegde Lichaam.

Aangezien dit schip voldoet aan de bepalingen van het Verdrag, wordt dit certificaat vernieuwd tot

Plaats Datum

Ondertekening of zegel en kwaliteit van het bevoegde Lichaam.

Aangezien dit schip geheel voldoet aan de bepalingen van het Verdrag, wordt dit certificaat vernieuwd tot

Plaats Datum

Ondertekening of zegel en kwaliteit van het bevoegde Lichaam.

ANNEXE IV.

Nomenclature des Lois et Règlements concernant les lignes de charge considérées comme équivalents aux British Board of Trade Rules, 1906.

Australie.

Part IV of the Navigation Act, 1912-1920, and Navigation (Load Line) Regulations of 17th December, 1924.

Belgique.

Loi sur la sécurité des navires (25 août 1920).

Chili.

Reglamento para el trazado del disco, marcas y linea oficial de carguio de las naves mercantes. Décret n° 1896 du 12 novembre 1919.

Danemark.

Lov om Tilsyn med Skibe af 29 Marts 1920 (avec amendements subséquents).

Règles et Tables de franc-bord des navires, du 30 septembre 1909, amendées par notification du 25 juillet 1918.

France.

Loi du 17 avril 1907. Arrêté du 5 septembre 1908. Décret du 21 septembre 1908. Autre décret du 21 septembre 1908, modifié par le décret du 1^{er} septembre 1925. Décret du 12 mai 1927. Décret du 17 janvier 1928.

Allemagne.

Vorschriften der See-Berufsgenossenschaft über den Freibord für Dampfer und Segelschiffe, Ausgabe 1908.

Hong-Kong.

Merchant Shipping Consolidation Ordinance (No. 10 of 1899) as amended by Ordinances Nos. 31 of 1901, 2 of 1903, 5 of 1905, 16 of 1906, 9 of 1909, and 6 of 1910.

Islande.

Loi n° 58 du 14 juin 1929, articles 25-26.

Inde.

Indian Merchant Shipping Act, 1923.

Italie.

Regole e tavole per assegnazione del « Bordo Libero », approuvée par décret du 1^{er} février 1929 — VII par le Ministre italien des Transports.

Avant 1929 — Les règles du « British Board of Trade », 1906.

Japon.

Loi sur la ligne de charge des navires [Loi n° 2 de la 10^e année de Taisho (1921)] ainsi que les règles et réglementations y relatives.

Pays-Bas.

Koninklijk Besluit van den 22ⁿ September 1909 (Staatsblad n° 315).

Indes néerlandaises.

Koninklijk Besluit van den 22ⁿ September 1909 (Staatsblad n° 315).

Nouvelle-Zélande.

British Board of Trade Rules, 1906.

Norvège.

Norske Fribordsregler og Tabeller af 1909.

Portugal.

Decreto N° 11.210 de 18 de Julho de 1925, avec Réglementations et Instructions y relatives.

Espagne.

Reglamento para el Trazado del Disco y Marcas de Maxima Carga de los buques merchantes, 1914.

Straits Settlements.

British Board of Trade Rules, 1906.

Suède.

Règles et Tables de franc-bord approuvées par décret du 21 mai 1910.

Royaume-Uni.

Board of Trade Rules, 1906.

Etats-Unis d'Amérique.

British Board of Trade Rules, 1906.

U. R. S. S.

Lois et réglementations concernant la ligne de charge des navires de mer marchands, publiées par le registre de l'U. R. S. S., 1928.

BIJLAGE IV.

Titels van wetten en voorschriften betreffende de uitwatering, welke gelijkwaardig met de Britsche voorschriften van den Board of Trade, 1906, worden geacht.

Australië.

Part IV of the Navigation Act, 1912-1920, and Navigation (Load Line) Regulations of 17th December, 1924.

België.

Wet op de Veiligheid der Schepen (25 Augustus 1920).

Chili.

Reglamento para el trazado del disco marcas y linea oficial de carguio de las naves mercantes (Decreto N° 1892 van den 12ⁿ November, 1919).

Denemarken.

Lov om Tilsyn med Skibe af 29 Marts 1920 (met latere wijzigingen).

Voorschriften en Tabellen betreffende het vrijboord van Schepen van 30 September 1909, als gewijzigd bij Aanteekening van den 25ⁿ Juli 1918.

Frankrijk.

Loi du 17 avril 1907, arrêté du 5 septembre 1908. Décret du 21 septembre 1908. Autre décret du 21 septembre 1908, modifié par le décret du 1^{er} septembre 1925. Décret du 12 mai 1927. Décret du 17 janvier 1928.

Duitsland.

Vorschriften der See-Berufsgenossenschaft über den Freibord für Dampfer und Segelschiffe, Ausgabe 1908.

Hong-Kong.

Merchant Shipping Consolidation Ordinance (N° 10 of 1899) as amended by Ordinances Nos 31 of 1901, 2 of 1903, 5 of 1905, 16 of 1906, 9 of 1909, and 6 of 1910.

IJsland.

Wet N° 58 van 14 Juni 1929, Deelen 25-26.

Britsch-Indië.

Indian Merchant Shipping Act, 1923.

Italië.

Regole e tavole per assegnazione del « Bordo Libero » goedgekeurd bij decreet van den 1ⁿ Februari 1929 — VII door den Italiaanschen Minister van Verkeer.

Vóór 1929 : De Voorschriften van den Britschen Board of Trade 1906.

Japan.

Wet betreffende de Uitwatering van Schepen (Wet N° 2 van het 10ⁿ jaar van Taisho 1921) en de bijbehorende Voorschriften en regelingen.

Nederland.

Koninklijk Besluit van den 22ⁿ September 1909 (Staatsblad n° 315).

Nederlandsch-Indië.

Koninklijk Besluit van den 22ⁿ September 1909 (Staatsblad n° 315).

Nieuw Zeeland.

British Board of Trade Rules, 1906.

Noorwegen.

Norske Fribordsregler og Tabeller af 1909.

Portugal.

Decreto N° 11.210 de 18 de Julho de 1925, en bijbehorende Voorschriften en instructies.

Spanje.

Reglamento para el Trazado del Disco y Marcas de Maxima Carga de los Buques mercantes, 1914.

Straits Settlements.

British Board of Trade Rules, 1906.

Zweden.

Voorschriften en Vrijboordtabellen goedgekeurd bij Koninklijk Besluit van 21 Mei 1910.

Vereenigd Koninkrijk.

Board of Trade Rules, 1906.

Vereenigde Staten van Amerika.

British Board of Trade Rules, 1906.

Unie van Socialistische Sovjet Republieken.

Voorschriften en Regelingen betreffende de Uitwatering van handels-zeeschepen, uitgegeven door het Register van de Unie van Socialistische Sovjet Republieken, 1928.

Imprimerie du <i>Moniteur belge</i> , rue de Louvain, 40, Bruxelles.		Drukkertij van den <i>Moniteur belge</i> , Leuvensche straat, 40, Brussel.
---	--	---

Directeur : Jean Pladet.

1934. — N° 2652.
