

SENAT DE BELGIQUE

SESSION DE 1949-1950.

SEANCE DU 8 FEVRIER 1950.

Projet de loi portant approbation de la convention internationale pour la sauvegarde de la Vie Humaine en mer, des Règles et des Annexes, signées à Londres, le 10 juin 1948.

EXPOSÉ DES MOTIFS

MESDAMES, MESSIEURS,

La loi dont le projet fait suite à cet exposé doit permettre au gouvernement de déposer à Londres les instruments de ratification sur l'Accord international pour la sauvegarde de la vie humaine en mer, les règles et les annexes, signés à Londres, le 10 juin 1948, destinée à remplacer la Convention Internationale pour la sauvegarde de la Vie Humaine en mer, signée à Londres, le 31 mai 1929 et approuvée par la loi du 24 avril 1935.

Le bref exposé ci-dessous se rapporte à l'origine de la Convention et du Règlement qui y est joint, aux obligations qu'ils imposent aux gouvernements et aux armements des pays signataires, ainsi qu'aux mesures que doit entraîner leur mise en application.

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 applicable aux navires étrangers visitant les ports britanniques les principales dispositions en vigueur dans le Royaume-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, entraînant la perte de 1.490 existences humaines, 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 exposées aux risques des voyages par mer.

BELGISCHE SENAAAT

ZITTING 1949-1950.

VERGADERING VAN 8 FEBRUARI 1950

Ontwerp van wet houdende goedkeuring van het Internationaal Verdrag voor de Beveiliging van Mensenlevens op zee, van de Voorschriften en van de Bijlagen, ondertekend op 10 Juni 1948, te Londen.

MEMORIE VAN TOELICHTING

MEVROUWEN, MIJNE HEREN,

De wet, waarvan het ontwerp op deze Memorie volgt, moet aan de regering toelaten te Londen de akten neer te leggen tot bekrachtiging van het Internationaal Verdrag voor de Beveiliging van Mensenlevens op zee, van de Voorschriften en de Bijlagen, ondertekend op 10 Juni 1948, te Londen, — welk verdrag bestemd is om het Internationaal Verdrag voor de beveiliging van Mensenlevens op zee, ondertekend op 31 Mei 1929, te Londen, en goedgekeurd door de wet van 24 April 1935, te vervangen.

De navolgende beknopte uiteenzetting heeft betrekking op de oorsprong van het Verdrag en van het bijgevoegde Reglement, op de verplichtingen welke daardoor aan de regeringen en aan de rederijen van de ondertekenende landen worden opgelegd, alsmede op de maatregelen die de tenuitvoerlegging daarvan moet meebrengen.

Reeds in 1894 heeft Engeland er aan gedacht de verspreide Reglementen tot verzekering van de Veiligheid van de schepen en van de scheepvaart, samen te ordenen en aan te vullen, en de « Merchant Shipping Act 1894 » bevat hieromtrent verschillende hoofdstukken en artikelen.

De « Merchant Shipping Act » van 1906, doordat deze wet de voornaamste in het Verenigd Koninkrijk van kracht zijnde bepalingen inzake veiligheid der schepen, op de vreemde schepen, die de Britse havens aandeden, toepasselijk maakte, was het uitgangspunt van een reeks gelijksoortige maatregelen in andere landen.

Het onderzoek ingesteld na de ramp van de « Titanic » in April 1912, die het verlies van 1.490 mensenlevens veroorzaakte, bracht aan het licht dat de overeenkomstig deze wetten en reglementen aan boord verdeelde reddingsmiddelen jammerlijk onvoldoende waren en deden bij de publieke opinie de gedachte ingang vinden van de noodzakelijkheid van veiligheidsmaatregelen die beter bestuurd waren en waarvan de toepassing aan de personen, die aan de gevaren van zeereizen waren blootgesteld, meer doeltreffende waarborgen zouden bieden.

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 le 20 janvier 1914, par les représentants de 13 nations, dont la Belgique.

Cette convention ne fut ratifiée que par cinq pays (Espagne, Grande-Bretagne, Norvège, Pays-Bas et Suède) et elle ne pût être mise en vigueur comme le prévoyait l'article 69, 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 l'entrée en vigueur 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 le 31 mai 1929 par les représentants de 18 Etats, dont la Belgique, la Convention Internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer.

Cette Convention fut approuvée par la Loi belge du 24 avril 1935 et ratifiée le 29 mai 1935.

L'expérience acquise en matière de la sécurité des navires pendant la seconde guerre mondiale 1939-1945 a prouvé la nécessité de reviser la Convention de 1929; pour atteindre cet objectif, une conférence internationale siégea à Londres du 23 avril au 10 juin 1948, à l'issue de laquelle fut signée, le 10 juin 1948 par les représentants de 28 Etats, dont la Belgique, la nouvelle Convention Internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer.

La Convention révisée se présente sous une forme plus commode que celle de 1929 en ce sens que la Convention elle-même se borne à traiter des questions touchant aux droits et devoirs des gouvernements contractants. Toutes les dispositions techniques sont incorporées dans un règlement annexé à la Convention tout en constituant une partie intégrante de celle-ci.

Sauf dispositions propres à certains chapitres, l'application de la Convention est limitée aux navires de 500 tonneaux de jauge brute et au-dessus.

Le règlement annexé à la Convention est divisé en chapitres ayant trait notamment aux dispositions générales, à la construction des navires, aux engins de sauvetage, à la radiotélégraphie, à la sécurité de la navigation.

La Convention implique l'obligation pour les gouvernements signataires ou adhérents (art. 1) de promulguer toutes lois, tous décrets, ordres et règlements, et à prendre

De Conferentie die van 12 November 1913 tot 20 Januari 1914 te Londen plaats had, beantwoordde aan deze gedachtenwending; zij leidde tot de aanneming van het Internationaal Verdrag voor de beveiliging van mensenslevens op zee, ondertekend op 20 Januari 1914, te Londen, door de vertegenwoordigers van 13 staten, waaronder België.

Dit verdrag werd slechts bekrachtigd door vijf landen (Spanje, Groot-Brittannië, Noorwegen, Nederland en Zweden) en kon niet in werking worden gesteld zoals in artikel 69 voorzien was; echter, naar het voorbeeld van andere maritieme landen, bracht België zijn eigen wet omtrent de veiligheid tot stand, die op 25 Augustus 1920 afgekondigd werd en waarvan het toepassingsreglement, dat het voorwerp uitmaakte van het koninklijk besluit van 8 November 1920, het geheel der voorschriften van het verdrag overnam.

De oorlog 1914-1918 die, de inwerkingtreding van het Verdrag verhinderde, deed evenwel de noodzakelijkheid van zekere wijzigingen en aanvullingen uitkomen. Om deze amendementen te bestuderen werd een nieuwe internationale conferentie bijeengeroepen, die van 16 April tot 31 Mei 1929 vergaderde en na afloop waarvan, op 31 Mei 1929, het Internationaal Verdrag voor de beveiliging van mensenslevens op zee door de vertegenwoordigers van 18 Staten, waaronder België, werd ondertekend.

Dit Verdrag werd goedgekeurd door de Belgische wet van 24 April 1935 en bekrachtigd op 29 Mei 1935.

De ervaring die tijdens de tweede wereldoorlog 1939-1945 inzake de veiligheid van de schepen werd opgedaan, heeft de noodzakelijkheid van een herziening van het Verdrag van 1929 bewezen; om dit doel te bereiken vergaderde van 23 April tot 10 Juni 1948, te Londen, een internationale conferentie, na afloop waarvan op 10 Juni 1948 het nieuw Internationaal Verdrag voor de beveiliging van mensenslevens op zee door de vertegenwoordigers van 28 Staten, waaronder België, werd ondertekend.

Het herziene Verdrag heeft een gemakkelijker vorm dan dit van 1929, in die zin dat het Verdrag zelf zich beperkt tot het behandelen van de kwesties betreffende de rechten en plichten van de verdragsluitende regeringen. Al de technische bepalingen zijn opgenomen in een bij het Verdrag gevoegd reglement, dat er een wezenlijk deel van uitmaakt.

Behoudens de bepalingen die eigen zijn aan zekere hoofdstukken, is de toepassing van het Verdrag beperkt tot schepen met een bruto-inhoud van 500 registerton en meer.

Het reglement gevoegd bij het Verdrag is verdeeld in hoofdstukken die inzonderheid betrekking hebben op de algemene voorzieningen, de constructie van de schepen, de reddingsmiddelen, de radiotelegrafie, de veiligheid van de navigatie.

Het Verdrag omvat de verplichting vanwege de ondertekenende of toetredende regeringen (art. 1) om alle wetten, alle besluiten, beschikkingen en voorschriften uit

toutes mesures nécessaires pour donner à la Convention son plein et entier effet.

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 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 Nouvelle Convention de 1948 qui, au demeurant, ne fera que se substituer à la Convention de 1929 approuvée et ratifiée par notre pays n'introduit donc aucun principe nouveau dans notre législation; elle nécessitera simplement une mise au point des règlements existants pour les rendre conformes.

La Convention marque un progrès sensible dans le sens de la sécurité de la vie humaine en mer par rapport à celle de 1929, tout en n'imposant pas aux armements des dépenses nouvelles qui seraient excessives ou déraisonnables par rapport au supplément de sécurité obtenu.

Comparée avec la réglementation belge actuellement en vigueur, la Convention comporte en résumé pour les armateurs, les prescriptions nouvelles suivantes :

a) Construction :

1° règles spéciales et nouvelles en ce qui concerne la stabilité;

2° le standard de compartimentage des navires spéciaux qui sont autorisés à transporter plus de passagers qu'il y a de place dans les canots de sauvetage a été rendu plus sévère;

3° Nouvelles dispositions :

a) pour rendre le navire propre à résister au feu;

b) en ce qui concerne les installations électriques;

4° les autres prescriptions constituent une mise à jour souvent fort importante des dispositions de la Convention précédente, notamment en ce qui concerne la détection et l'extinction d'un incendie.

b) Engins de sauvetage :

Les exigences en matière de canots de sauvetage sont renforcées : types d'embarcations — dispositifs de mise à l'eau — postes portatifs de T.S.F. dans les embarcations.

Création d'un certificat de sécurité international pour les navires de charge.

te vaardigen en alle maatregelen te nemen om het Verdrag geheel en volledig werkzaam te doen zijn.

De Belgische wet van 25 Augustus 1920 omtrent de Veiligheid van de schepen beantwoordt aan deze verplichtingen, waar in haar artikel 3 wordt bepaald dat een Koninklijk besluit de voorwaarden vaststelt waarin het schip zich moet bevinden om in staat van veiligheid te zijn en waar het de kwesties opsomt waarop de uit te vaardigen voorschriften moeten betrekking hebben en waaronder de door het Verdrag behandelde elementen voorkomen.

Bij deze wet wordt de zeevaartinspectiedienst ingesteld, die het mogelijk maakt de toepassing der reglementen te verzekeren; zij voorziet bovendien dat aan de schepen, die aan de wettelijke en reglementaire voorschriften voldoen, een scheepvaartbewijs zal worden afgegeven dat overeenstemt met het in de overeenkomst voorziene veiligheidscertificaat.

De Bekrachtiging van het Nieuwe Verdrag van 1948, dat overigens slechts de plaats zal innemen van het door ons land goedgekeurde en bekrachtigde Verdrag van 1929, voert dus geen enkel nieuw beginsel in onze wetgeving in; een eenvoudige bijwerking der bestaande reglementen zal nodig zijn om deze in overeenstemming te brengen met de bepalingen van het Verdrag.

Het Verdrag brengt een merkelijke vooruitgang op het gebied van de beveiliging der mensenlevens op zee in vergelijking met dit van 1929 en legt nochtans aan de rederijen geen nieuwe uitgaven op, die overdreven of onredelijk zouden zijn in verhouding tot de verkregen verhoging van de veiligheid.

Vergeleken met de thans van kracht zijnde Belgische reglementering, behelst het Verdrag globaal voor de reders de navolgende nieuwe voorschriften :

a) Constructie :

1° Speciale en nieuwe regels betreffende de stabiliteit;

2° De standaard van waterdichte indeling der speciale schepen die er toe gemachtigd zijn meer passagiers te vervoeren dan er plaatsen in de reddingsboten zijn, werd strenger gemaakt;

3° Nieuwe bepalingen :

a) om het schip in staat te stellen aan brand te weerstaan;

b) wat betreft de elektrische installaties;

4° De andere voorschriften zijn een vaak zeer belangrijke bijwerking van de bepalingen van het vorige Verdrag, inzonderheid wat betreft het opsporen en blussen van brand.

b) Reddingsmiddelen :

De eisen inzake reddingsboten zijn versterkt: typen van reddingsboten, inrichtingen voor het te water laten, draagbare radiotoestellen in de reddingsboten.

Instelling van een internationaal veiligheidscertificaat voor de vrachtschepen.

(4)

c) Radiotélégraphie :

Installation obligatoire d'un poste radiotélégraphique ou radiotéléphonique à bord des navires de charge de moins de 1.600 T.B. — Généralisation de l'écoute permanente, notamment par appareil auto-alarme sur tous les navires.

d) Sécurité de la navigation :

Règles internationales pour le transport des grains en vrac et des marchandises ou matières dangereuses. Extension de l'emploi du radiogoniomètre.

La nouvelle Convention entrera en vigueur le 1^{er} janvier 1951 à condition que, douze mois avant cette date, au moins 15 ratifications dont celles de sept pays possédant chacun au moins un million de tonnes aient été déposées. Comme elle implique 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 non périmés ils seront dispensés de certaines visites, il importe que la Belgique dépose, le plus tôt possible, sa ratification tout en dénonçant simultanément la Convention internationale de 1929 de telle manière que la nouvelle Convention succède à l'ancienne sans interruption.

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 Etrangères
et du Commerce Extérieur,*

P. van ZEELAND.

Le Ministre des Communications,

P.-W. SEGERS.

c) Radiotelegrafie :

Verplichte installatie van een radiotelegraaf- of een radiotelefooninrichting aan boord van de vrachtschepen van minder dan 1.600 register ton bruto inhoud. — Veralgemening van het ononderbroken luisteren, inzonderheid door een autoalarmtoestel op alle schepen.

d) Veiligheid van de navigatie :

Internationale Voorschriften voor het vervoer van graan in bulk en van gevaarlijke goederen of stoffen. Uitbreiding van het gebruik van de radiogoniometer.

Het nieuw Verdrag zal op 1 Januari 1951 in werking treden op voorwaarde dat, 12 maanden vóór deze datum, ten minste 15 bekrachtigingen, waaronder die van zeven landen die elk ten minste één miljoen ton bezitten, werden neergelegd. Daar het Verdrag zekere faciliteiten toekent aan de schepen der verschillende landen die de havens der verdragsluitende naties aandoen, in die zin dat bedoelde schepen op vertoon van hun niet verstreken veiligheids-certificaten van bepaalde visitaties zullen ontslagen zijn, is het van belang dat België zo spoedig mogelijk zijn bekrachtiging neerlegt en tegelijkertijd het internationaal Verdrag van 1929 opzegt, zodat het nieuw Verdrag het vroegere zonder onderbreking zou opvolgen.

Dienvolgens drukken wij de wens uit, dat het wetsontwerp dat U ter beraadslaging onderworpen wordt, onverwijld zou aangenomen worden.

*De Minister van Buitenlandse Zaken
en Buitenlandse Handel,*

De Minister van Verkeerswezen,

Projet de loi portant approbation de la Convention Internationale pour la sauvegarde de la Vie Humaine en mer, des Règles et des Annexes, signées à Londres, le 10 juin 1948.

Ontwerp van wet houdende goedkeuring van het Internationaal Verdrag voor de beveiliging van mensenlevens op zee, van de voorschriften en van de bijlagen, ondertekend op 10 Juni 1948, te Londen.

CHARLES,

PRINCE DE BELGIQUE,
REGENT DU ROYAUME,

A tous, présent et à venir, SALUT.

Sur la proposition du Ministre des Affaires Etrangères et du Commerce Extérieur et du Ministre des Communications,

NOUS AVONS ARRETE ET ARRETONS :

Le Ministre des Affaires Etrangères et du Commerce Extérieur et le Ministre des Communications sont chargés de présenter, en Notre nom, aux Chambres Législatives, le projet de loi dont la teneur suit :

Article Unique.

La Convention internationale pour la sauvegarde de la Vie Humaine en mer, les Règles et les Annexes, signées à Londres, le 10 juin 1948, sortiront leur plein et entier effet.

Donné à Bruxelles, le 27 janvier 1950.

CHARLES.

Par le Régent :
*Le Ministre des Affaires Etrangères
et du Commerce Extérieur,*

P. van ZEELAND.

Le Ministre des Communications,

P.-W. SEGERS.

KAREL,

PRINS VAN BELGIE,
REGENT VAN HET KONINKRIJK,

Aan allen, tegenwoordigen en toekomstenden, HEIL.

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

WIJ HEBBEN BESLOTEN EN WIJ BESLUITEN :

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

Enig Artikel.

Het Internationaal Verdrag voor de beveiliging van Mensenlevens op zee, de Voorschriften en de Bijlagen, ondertekend op 10 Juni 1948, te Londen, zullen volkomen uitwerking hebben.

Gegeven te Brussel, de 27^e Januari 1950.

Vanwege de Regent :

*De Minister van Buitenlandse Zaken
en Buitenlandse Handel,*

De Minister van Verkeerswezen,

AVIS DU CONSEIL D'ETAT.

Le CONSEIL D'ETAT, section de législation, première chambre, saisi par le Ministre des Affaires étrangères et du Commerce extérieur le 17 décembre 1949 d'une demande d'avis sur un projet de loi portant approbation de la Convention internationale pour la sauvegarde de la Vie Humaine en mer, des Règles et des Annexes, signées à Londres, le 10 juin 1948, a donné en sa séance du 10 janvier 1950 l'avis suivant :

Le projet de loi n'appelle pas d'observations.

Etaient présents :

MM. J. SUETENS, président du Conseil d'Etat, président.

V. DEVAUX — M. SOMERHAUSEN, conseillers d'Etat.

J. VAUTHIER — F. DUCHENE, assesseurs de la législation.

G. PIQUET, greffier adjoint, greffier.

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

Le Greffier,
(signé) G. PIQUET.

Le Président,
(signé) J. SUETENS.

Pour deuxième expédition délivrée à M. le Ministre des Affaires étrangères et du Commerce extérieur.

Le 12 janvier 1950.

Le Greffier du Conseil d'Etat,
K. MEES.

ADVIES VAN DE RAAD VAN STATE

De RAAD VAN STATE, afdeling wetgeving, eerste kamer, de 17 December 1949 door de Minister van Buitenlandse Zaken en Buitenlandse Handel verzocht hem van advies te dienen over een ontwerp van wet houdende goedkeuring van het internationaal verdrag voor de beveiliging van mensenlevens op zee, van de voorschriften en van de bijlagen, ondertekend op 10 Juni 1948, te Londen, heeft ter zitting van 10 Januari 1950 het volgend advies gegeven :

Bij het ontwerp van wet zijn geen opmerkingen te maken.

Waren aanwezig :

De HH. J. SUETENS, voorzitter van de Raad van State, voorzitter.

V. DEVAUX — M. SOMERHAUSEN, raads-heren van State.

J. VAUTHIER — F. DUCHENE, bijzitters van de afdeling wetgeving.

G. PIQUET, adjunct-griffier, griffier.

De overeenstemming tussen de Franse en de Nederlandse tekst werd nagezien onder toezicht van de Heer J. SUETENS.

De Griffier,
(get.) G. PIQUET.

De Voorzitter,
(get.) J. SUETENS.

Voor tweede uitgifte afgeleverd aan de H. Minister van Buitenlandse Zaken en Buitenlandse Handel.

De 12 Januari 1950.

De Griffier van de Raad van State,
K. MEES.

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

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

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

La République de l'Argentine.
Le Commonwealth d'Australie.
La Belgique.
La République des Etats-Unis du Brésil.
Le Canada.
La République du Chili.
La République de Chine.
Le Danemark.
L'Egypte.
La République de Finlande.
La République française.
La Grèce.
La République d'Islande.
L'Inde.
L'Irlande.
La République d'Italie.
Les Pays-Bas.
La Nouvelle-Zélande.
La Norvège.
Le Pakistan.
La République de Panama.
La République des Philippines.
La République de Pologne.
La République du Portugal.
La Suède.
L'Union Sud-Africaine.
L'Union des Républiques Soviétiques Socialistes.
Le Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord.
Les Etats-Unis d'Amérique.
La République Fédérative Populaire de Yougoslavie.

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

Ceylan.
Le Mexique.
La Roumanie.
La Turquie.

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

- a) *Organisations Intergouvernementales.*
Nations Unies.
Organisation Internationale de l'Aviation Civile.
Bureau International du Travail.
Organisation Internationale Météorologique.
Union Internationale de Télécommunications.
Organisation Mondiale de la Santé (Commission Intérimaire).
- b) *Organisation Non-Gouvernementale.*
Bureau Hydrographique International.

**SLOTACTE
VAN DE INTERNATIONALE CONFERENTIE
VOOR DE BEVEILIGING
VAN MENSENLEVEN OP ZEE, 1948.
(Vertaling)**

Op uitnodiging der Regering van het Verenigd Koninkrijk Groot-Brittannië en Noord-Ierland, werd te Londen van 23 April 1948 tot 10 Juni 1948, een Conferentie gehouden, ten einde een Verdrag op te stellen ter vervanging van het op 31 Mei 1929 te Londen ondertekende Internationaal Verdrag voor de Beveiliging van Mensenlevens op Zee.

Wensende de Veiligheid van mensenlevens op Zee te bevorderen door, in gemeen overleg, gelijke beginselen en regelen daartoe vast te stellen, zijn de Regeringen van de navolgende landen op de Conferentie door Afvaardigingen vertegenwoordigd geworden :

De Argentijnse Republiek.
Het Commonwealth Australië.
België.
De Republiek van de Verenigde Staten van Brazilië.
Canada.
De Chileense Republiek.
De Chinese Republiek.
Denemarken.
Egypte.
De Finse Republiek.
De Franse Republiek.
Griekenland.
De IJslandse Republiek.
India.
Ierland.
De Italiaanse Republiek.
Nederland.
Nieuw-Zeeland.
Noorwegen.
Pakistan.
De Republiek van Panama.
De Republiek van de Philippijnen.
De Poolse Republiek.
De Portugese Republiek.
Zweden.
De Unie van Zuid-Afrika.
De Unie der Socialistische Sovjet-Republieken.
Het Verenigd Koninkrijk Groot-Brittannië en Noord-Ierland.
De Verenigde Staten van Amerika.
De Federatieve Volksrepubliek van Joegoslavië.

Waren door waarnemers vertegenwoordigd, de Regeringen van de volgende Landen :

Ceylon.
Mexico.
Roemenië.
Turkije.

Waren eveneens door waarnemers op deze Conferentie vertegenwoordigd, de volgende Organisaties :

- a) *Intergouvernementele Organisaties.*
Verenigde Naties.
Internationale Organisatie voor de Burgerlijke Luchtvaart.
Internationaal Arbeidsbureau.
Internationaal Weerkundig Bureau.
Internationale Unie voor de Verreberichtgeving.
Wereldorganisatie voor de Gezondheid (Interimaire Commissie).
- b) *Niet-Gouvernementele Organisatie.*
Internationaal Bureau voor Hydrografie.

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

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

Commission des Chefs de Délégation : the Right Honourable Sir John Anderson (Royaume-Uni).

Commission de Vérification des Pouvoirs : le Lieutenant Général de Port Giulio Ingianni (Italie).

Commission de la Construction : Mr. K. Hj. Sjöholm (Suède).

Commission des Engins de Sauvetage : Mr. Ove Nielsen (Danemark).

Commission de la Radio: Commodore E. M. Webster (Etats-Unis d'Amérique).

Commission de la Sécurité de la Navigation : Mr. C. Anduze-Faris (France).

Commission des Dispositions Générales : Mr. N. A. Guttery (Royaume-Uni).

Comité de Rédaction : Mr. N. A. Guttery (Royaume-Uni).

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

A la suite de ces délibérations, comme en témoignent les comptes-rendus et rapports des diverses Commissions, ainsi que ceux des Séances Plénières, la Conférence a élaboré et soumis à la signature et à l'acceptation une Convention Internationale pour la Sauvegarde de la Vie Humaine en Mer, 1948, destinée à remplacer la Convention Internationale pour la Sauvegarde de la Vie Humaine en Mer, 1929. La Convention Internationale pour la Sauvegarde de la Vie Humaine en Mer, 1948, figure en annexe (annexe A) au présent Acte Final.

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

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

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

The Right Honourable Sir John Anderson, Voorzitter der Afvaardiging van het Verenigd Koninkrijk werd tot Voorzitter, de Heer R.S.F. Edwards tot Secretaris-Generaal van de Conferentie benoemd.

Voor de uitvoering van haar werkzaamheden heeft de Conferentie de navolgende Commissies opgericht, die voorgezeten zijn als volgt :

Commissie van Hoofden van Delegaties : the Right Honourable Sir John Anderson (Verenigd Koninkrijk).

Commissie voor het Onderzoek van de Geloofsbrieven : Havenluitenant-Generaal Giulio Ingianni (Italië).

Commissie voor de Constructie : de Heer K. Hj. Sjöholm (Zweden).

Commissie voor de Reddingsmiddelen : de Heer Ove Nielsen (Denemarken).

Commissie voor de Radio : Commodore E.M. Webster (Verenigde Staten van Amerika).

Commissie voor de Veiligheid van de Navigatie : de Heer G. Anduze-Faris (Frankrijk).

Commissie voor Algemene Zaken : de Heer N.A. Guttery (Verenigd-Koninkrijk).

Redactie-Comité : de Heer N.A. Guttery (Verenigd-Koninkrijk).

Het Internationale Verdrag voor de Beveiliging van Mensenlevens op Zee, 1929, werd ter beschikking gesteld van de Conferentie en als basis voor de bespreking gebruikt.

Als gevolg van deze beraadslagingen, zoals blijkt uit de verslagen en de rapporten van de verschillende Commissies, alsmede uit die van de Plenovergaderingen, heeft de Conferentie een Internationaal Verdrag voor de Beveiliging van Mensenlevens op Zee, 1948, voorbereid alsmede ter ondertekening en goedkeuring onderworpen, welk Verdrag bestemd is om het Internationale Verdrag voor de Beveiliging van Mensenlevens op Zee, 1929, te vervangen. Het Internationale Verdrag voor de Beveiliging van Mensenlevens op Zee, 1948, komt voor als bijlage (bijlage A) bij onderhavige Slotakte.

De Leden van de Conferentie hadden eveneens voor ogen en hebben als basis voor hun besprekingen genomen de huidige Internationale Regeling ter voorkoming van aanvaringen op zee. De Conferentie heeft het wenselijk geacht deze Regeling te herzien en heeft dienvolgens de Internationale Bepalingen ter voorkoming van aanvaringen op zee 1948 goedgekeurd, maar heeft besloten deze herziene Bepalingen niet te voegen bij het Internationale Verdrag voor de Beveiliging van Mensenlevens op Zee, 1948.

De Conferentie verzoekt de Regering van het Verenigd-Koninkrijk de Internationale Bepalingen ter voorkoming van aanvaringen op zee, 1948, te willen overmaken aan de andere Regeringen die de huidige Internationale Regeling ter voorkoming van aanvaringen op zee aangenomen hebben en verzoekt eveneens de Regering van het Verenigd Koninkrijk, wanneer een akkoord corresponderend met eenstemmigheid zal bereikt zijn ten gunste van de aanneming der Internationale Bepalingen ter voorkoming van aanvaringen op zee, 1948, de datum vast te stellen waarop de Internationale Bepalingen ter voorkoming van aanvaringen op zee, 1948, moeten toegepast worden door de Regeringen die zullen besloten hebben ze aan te nemen. De Conferentie verzoekt de Regering van het Verenigd Koninkrijk aan de Regeringen van al de Staten een preadvies van minimum een jaar te geven, te rekenen van deze datum.

De tekst van de Internationale Bepalingen ter voorkoming van aanvaringen op zee, 1948, is gevoegd als bijlage B bij onderhavige Slotakte.

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

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

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

1. Dénonciation de la Convention Internationale pour la Sauvegarde de la Vie Humaine en Mer, 1929.
2. Application spéciale des Normes de la Convention.
3. Amendements apportés aux Dispositions de la Convention relatives à la Construction.
4. Normes des cloisonnements étanches sur les navires à passagers.
5. Stabilité du navire intact.
6. Ouvertures dans les cloisons et le bordé extérieur.
7. Panneaux d'écouille métalliques.
8. Raccords des lances d'incendie.
9. Signal d'alarme en cas de cyclone.
10. Fréquences.
11. Ecoute des appels de détresse, etc.
12. Utilisation dans les installations radiotéléphoniques des fréquences de détresse et des classes d'émission de la radiotélégraphie.
13. Appareil sondeur à écho.
14. Feux côtiers.
15. Transmission des messages météorologiques.
16. Equipages.
17. Radiogoniomètre sur fréquence moyenne et radiophares.
18. Aides radioélectriques à la navigation.
19. Navigation à bord des navires munis d'un appareil radar, etc.
20. Radar.
21. Uniformisation du balisage.
22. Transport de marchandises dangereuses.
23. Coordination des mesures de Sécurité en Mer et dans les Aires.

En foi de quoi, les représentants des divers pays ont apposé leur signature au bas du présent Acte Final.

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

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

JOHN ANDERSON,
Président.

ROBERT S. F. EDWARDS,
Secrétaire Général.

Pour le Gouvernement de la République Argentine :
A. J. ODDERA.
JUAN EUGENIO PEFFABET.
J. MARTINEZ-VIVOT.

Bovendien heeft de Conferentie de Resoluties (voorkomend in bijlage C van deze Slotakte) goedgekeurd betreffende :

1. Het vervoer, aan boord van een schip, van meer passagiers dan volgens het Verdrag geoorloofd is.
2. Spanje.

De Conferentie heeft eveneens de aanbevelingen (voorkomend in bijlage D van deze Slotakte) goedgekeurd betreffende :

1. Opzegging van het Internationaal Verdrag ter beveiliging van mensenlevens op zee 1929.
2. Bijzondere toepassing van de Verdragsstandaard.
3. Wijziging van de Verdragsbepalingen met betrekking tot de Constructie.
4. Standaard van Waterdichte indeling op passagierschepen.
5. Stabiliteit van het onbeschadigde schip.
6. Openingen in schotten en in het scheepsboord.
7. Metalen luiken.
8. Brandslangkoppelingen.
9. Waarschuwingen voor cyclonen.
10. Frequenties.
11. Luisteren naar noodseinen, enz.
12. Gebruik in de radiotelefooninstallaties van de noodfrequenties en van de klassen van radiotelegrafische uitzending.
13. Echoloodingstoestellen.
14. Lichten aan de wal.
15. Overseinen van weerberichten.
16. Bemanning.
17. Midden-frequentie richtingzoekers en radiobakens.
18. Radiohulpmiddelen voor de navigatie.
19. Navigatie van schepen, uitgerust met radar, enz.
20. Radar.
21. Uniforme bebakening.
22. Vervoer van gevaarlijke goederen.
23. Coördinatie van veiligheid ter zee en in de lucht.

Ter oorkonde waarvan, de vertegenwoordigers der verschillende landen deze Slotakte ondertekend hebben.

Gedaan te Londen op 10 Juni 1948, in één exemplaar in de Engelse en de Franse taal, welke beide teksten gelijke waarde bezitten. De originelen zullen vooreerst aan de Regering van het Verenigd Koninkrijk toevertrouwd worden. Wanneer de Intergouvernementele Maritieme Raadgevende Organisatie de functies zal waarmaken die haar krachtens het Internationaal Verdrag voor de beveiliging van mensenlevens op zee, 1948, toegewezen zijn, zal de Regering van het Verenigd Koninkrijk deze teksten aan de Intergouvernementele Maritieme Raadgevende Organisatie overhandigen.

De Regering van het Verenigd Koninkrijk zal gewaarmerkte afschriften van deze Slotakte overmaken aan elk der Regeringen, die uitgenodigd werden vertegenwoordigers of waarnemers naar de Conferentie te zenden.

JOHN ANDERSON,
Voorzitter.

ROBERT S. F. EDWARDS,
Secretaris-Generaal.

Voor de Regering van de Argentijnse Republiek :
A. J. ODDERA.
JUAN EUGENIO PEFFABET.
J. MARTINEZ-VIVOT.

Pour le Gouvernement du Commonwealth d'Australie :
 NORMAN G. ROSKRUGE.
 SYDNEY POLLOCK.
 A. H. MOATE.
 HARTWELL J. M. PHŒNIX.

Pour le Gouvernement belge :
 G. BERTRAND.
 F. VAN GOOL.

Pour le Gouvernement des Etats-Unis de Brésil :

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

Pour le Gouvernement du Canada :
 JULES LEGER.
 H. V. ANDERSON.
 JOHN W. KERR.
 A. A. YOUNG.
 LAURENCE E. COFFEY.
 D. I. MOORE, LIEUT., R.C.N.

Pour le Gouvernement du Chili :
 K. OLSEN.

Pour le Gouvernement de la République de Chine :
 T. H. CHENG.
 T. T. CHEN.
 WANG SHIH-CHUAN.
 SHI-CHONG CHU.

Pour le Gouvernement du Danemark :
 OVE NIELSEN.
 AAGE H. LARSEN.
 A. POULSEN.
 A. BACHE.
 T. C. CHRISTENSEN.
 TH. PETERSEN.
 J. KASTRUP OLSEN.
 HARRY EM RASMUSSEN.

Pour le Gouvernement de l'Egypte :
 C. C. FANOUS.

Pour le Gouvernement de la République de Finlande :
 WILLIAM SODERMAN.

Pour le Gouvernement de la République française :
 G. ANDUZE-FARIS.
 R. COURAU.
 J. ROULLIER.
 J. FOULON.
 J. PERE.
 V. ALBIACH.
 J. PINCZON.
 FRICKER.
 M. BEILVAIRE.
 A. de TALAER.
 R. ROSSIGNEUX.
 M. STELLMAN.
 F. LOISEL.

Pour le Gouvernement de la Grèce :
 A. BACHAS.
 GEO. YANNOULATOS.
 A. G. HADJISPYROU.

Pour le Gouvernement d'Islande :
 STEFAN THORVARDSSON.

Voor de Regering van het Commonwealth Australië :
 NORMAN G. ROSKRUGE.
 SYDNEY POLLOCK.
 A. H. MOATE.
 HARTWELL J. M. PHŒNIX.

Voor de Belgische Regering :
 G. BERTRAND.
 F. VAN GOOL.

Voor de Regering van de Republiek van de Verenigde Staten van Brazilië :
 GUSTAVO GOULART.
 ANTONIO ALVES CAMARA.
 PAULO NOGUEIRA PENIDO.
 J. C. REGO MONTEIRO.

Voor de Regering van Canada :
 JULES LEGER.
 H. V. ANDERSON.
 JOHN W. KERR.
 A. A. YOUNG.
 LAURENCE E. COFFEY.
 D. I. MOORE, LIEUT., R.C.N.

Voor de Regering van de Chileense Republiek :
 K. OLSEN.

Voor de Regering van de Chinese Republiek :
 T. H. CHENG.
 T. T. CHEN.
 WANG SHIH-CHUAN.
 SHI-CHONG CHU.

Voor de Regering van Denemarken :
 OVE NIELSEN.
 AAGE H. LARSEN.
 A. POULSEN.
 A. BACHE.
 T. C. CHRISTENSEN.
 TH. PETERSEN.
 J. KASTRUP OLSEN.
 HARRY EM RASMUSSEN.

Voor de Regering van Egypte :
 C. C. FANOUS.

Voor de Regering der Finse Republiek :
 WILLIAM SODERMAN.

Voor de Regering der Franse Republiek :
 G. ANDUZE-FARIS.
 R. COURAU.
 J. ROULLIER.
 J. FOULON.
 J. PERE.
 V. ALBIACH.
 J. PINCZON.
 FRICKER.
 M. BEILVAIRE.
 A. de TALAER.
 R. ROSSIGNEUX.
 M. STELLMAN.
 F. LOISEL.

Voor de Regering van Griekenland :
 A. BACHAS.
 GEO. YANNOULATOS.
 A. G. HADJISPYROU.

Voor de Regering van de IJslandse Republiek :
 STEFAN THORVARDSSON.

Pour le Gouvernement de l'Inde :

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

Pour le Gouvernement de l'Irlande :

DENIS DEVLIN.
WILLIAM WALPOLE.

Pour le Gouvernement de la République italienne :

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

Pour le Gouvernement des Pays-Bas :

P. S. VAN'T HAAFF.
D. HUDIG.
A. van ANROOY.
E. SMIT FZN.
G. J. BARENDSE.
T. M. PELLINKHOF.

Pour le Gouvernement de Nouvelle-Zélande :

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

Pour le Gouvernement de la Norvège :

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

Pour le Gouvernement du Pakistan :

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

Pour le Gouvernement de la République du Panama :

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

Pour le Gouvernement des Philippines :

R. J. FERNANDEZ.
JOSE F. IMPERIAL.

Pour le Gouvernement de la République de Pologne :

H. BORAKOWSKI.
C. ANTKOWIAK.

Pour le Gouvernement de la République du Portugal :

JOAO de DEUS RAMOS.
JOSE C. da ROCHA.
PAUL ALBERTO SOARES da COSTA.
LUIZ ARMANDO de LOURA.
ALFREDO de OLIVIERA BAPTISTA.

Pour le Gouvernement de la Suède :

HJALMAR SJOHOLM.

Pour le Gouvernement de l'Union Sud-Africaine :

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

Voor de Regering van India :

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

Voor de Regering van Ierland :

DENIS DEVLIN.
WILLIAM WALPOLE.

Voor de Regering van de Italiaanse Republiek :

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

Voor de Regering van Nederland :

P. S. VAN'T HAAFF.
D. HUDIG.
A. van ANROOY.
E. SMIT FZN.
G. J. BARENDSE.
T. M. PELLINKHOF.

Voor de Regering van Nieuw-Zeeland :

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

Voor de Regering van Noorwegen :

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

Voor de Regering van Pakistan :

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

Voor de Regering van de Republiek van Panama :

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

Voor de Regering van de Republiek der Philippijnen :

R. J. FERNANDEZ.
JOSE F. IMPERIAL.

Voor de Regering van de Poolse Republiek :

H. BORAKOWSKI.
C. ANTKOWIAK.

Voor de Regering van de Portugese Republiek :

JOAO de DEUS RAMOS.
JOSE C. da ROCHA.
PAUL ALBERTO SOARES da COSTA.
LUIZ ARMANDO de LOURA.
ALFREDO de OLIVIERA BAPTISTA.

Voor de Regering van Zweden :

HJALMAR SJOHOLM.

Voor de Regering van de Unie van Zuid-Afrika :

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

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

Pour le Gouvernement du Royaume-Uni :

JOHN ANDERSON.
GILMOUR JENKINS.
N. A. GUTTERY.
W. CARTER.
L. F. HUBBARD.
DENIS O'NEILL.
WILLIAM H. COOMBS.
C. FRANKCOM.
W. H. BAILEY.
J. C. TAYLOR.
H. L. RUDD.
W. T. BUTTERWICK.
H. A. KING.
P. WADLOW.
A. H. READ.
R. B. SHEPHEARD.
G. O. WATSON.
W. J. FERGUSON.
S. A. HODGES.
H. W. A. FREESE-PENNEFATHER.
F. A. VALLAT.
P. WILKINSON.
G. DANIEL.
JAS. NICOL JARVIE.
R. C. COX.

Pour le Gouvernement des Etats-Unis d'Amérique :

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

Pour le Gouvernement de Yougoslavie :

Voor de Regering van de Unie der Socialistische Sovjet-Republieken :

Voor de Regering van het Verenigd Koninkrijk :

JOHN ANDERSON.
GILMOUR JENKINS.
N. A. GUTTERY.
W. CARTER.
L. F. HUBBARD.
DENIS O'NEILL.
WILLIAM H. COOMBS.
C. FRANKCOM.
W. H. BAILEY.
J. C. TAYLOR.
H. L. RUDD.
W. T. BUTTERWICK.
H. A. KING.
P. WADLOW.
A. H. READ.
R. B. SHEPHEARD.
G. O. WATSON.
W. J. FERGUSON.
S. A. HODGES.
H. W. A. FREESE-PENNEFATHER.
F. A. VALLAT.
P. WILKINSON.
G. DANIEL.
JAS. NICOL JARVIE.
R. C. COX.

Voor de Regering der Verenigde Staten van Amerika :

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

Voor de Regering van Joegoslavië :

ANNEXE A

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

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

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

Ont désigné les Plénipotentiaires suivants :

Le Gouvernement de la République Argentine :

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

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

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

Le Gouvernement du Commonwealth d'Australie :

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

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

Le Gouvernement belge :

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

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

Le Gouvernement des Etats-Unis du Brésil :

Le Vice-Amiral Gustavo GOULART (R), Président du Tribunal Maritime.

Le Contre-Amiral Antonio Alves CAMARA, Directeur général du Département de l'hydrographie et de la Navigation au Ministère de la Marine.

Le Capitaine de vaisseau Paulo Nogueira PENIDO, Attaché Naval près l'Ambassade des Etats-Unis du Brésil.

Commandant J. C. Rego MONTEIRO, Constructeur naval, chef de la division technique — Arsenal à Rio de Janeiro.

BIJLAGE A.

**INTERNATIONAAL VERDRAG
VOOR DE BEVEILIGING
VAN MENSENLEVEN OP ZEE, 1948**

De Regeringen van de Argentijnse Republiek, het Gemeenebest van Australië, België, de Republiek van de Verenigde Staten van Brazilië, Canada, de Republiek van Chili, de Republiek van China, Denemarken, Egypte, de Republiek van Finland, de Franse Republiek, Griekenland, de Republiek van IJsland, India, Ierland, de Italiaanse Republiek, Nederland, Nieuw-Zeeland, Noorwegen, Pakistan, de Republiek van Panama, de Republiek van de Philippijnen, de Republiek van Polen, de Portugese Republiek, de Unie van Zuid-Afrika, Zweden, het Verenigd Koninkrijk van Groot-Brittannië en Noord-Ierland, de Verenigde Staten van Amerika, de Unie van Socialistische Sovjet Republieken en de Federatieve Volksrepubliek van Joegoslavië, verlangend zijnde de Veiligheid van mensenlevens op zee te bevorderen door in gemeen overleg gelijke beginselen en regelen daartoe vast te stellen :

Van oordeel zijnde, dat dit doel het beste kan worden bereikt door het sluiten van een Verdrag ter vervanging van het Internationaal Verdrag voor de beveiliging van mensenlevens op zee, 1929;

Hebben de navolgende Gevolmachtigden benoemd, te weten :

De Argentijnse Republiek :

De kapitein ter zee Don Alberto J. ODDERA, marine-attaché bij de Argentijnse Ambassade te Londen.

De kapitein-luitenant ter zee Don Juan Eugenio PEF-FABET, Chef van de afdeling Regeling en Veiligheid voor de Scheepvaart bij de Zee- en rivier doorvoerdienst, Zee-prefectuur, Ministerie van Marine.

De luitenant Don Jorge P. MARTINEZ-VIVOT, scheepsbouwkundig ingenieur.

Het Gemeenebest van Australië :

De kapitein Norman Gerald ROSKRUGE, tijdelijk Directeur van scheepvaart, Afdeling Scheepvaart van het Ministerie van Scheepvaart en Brandstoffen.

De heer Sydney POLLOCK, Ingenieur en hoofdinspecteur, Afdeling Scheepvaart, Ministerie van Scheepvaart en Brandstoffen.

België :

De heer G. BERTRAND, hoofdingenieur, directeur van de Scheepvaart-Administratie.

De heer F. van GOOL, nautisch adviseur van de Scheepvaart-Administratie.

De Republiek van de Verenigde Staten van Brazilië :

De Vice-admiraal b. d. Gustavo GOULART, Voorzitter van het Scheepvaarttribunaal.

De Schout bij Nacht Antonio Alves CAMARA, Directeur-Generaal van de Hydrografische en Navigatie Afdeling van het Ministerie van Marine.

De kapitein ter zee Paulo Nogueira PENIDO, Marine-attaché bij de Braziliaanse Ambassade.

De kapitein-luitenant ter zee J. C. Rego MONTEIRO, scheepsbouwkundig ingenieur, hoofd van de technische Afdeling van de Marinewerf te Rio de Janeiro.

Le Gouvernement du Canada :

M. Jules LEGER, Etat-Major du Haut-Commissaire à Londres.

M. H. V. ANDERSON, Directeur des Services de la Marine.

Le Gouvernement du Chili :

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

Le Gouvernement de la République de Chine :

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

Le Gouvernement du Danemark :

M. Ove NIELSEN, Directeur des Services de la Marine Marchande Ministère Royal du Commerce, de l'Industrie et de la Marine Marchande.

M. Aage H. LARSEN, Chef de la Section Technique, Ministère Royal du Commerce, de l'Industrie et de la Marine Marchande.

M. Arnold POULSEN, Ingénieur Civil, Conseiller technique en matière de radiotélégraphie et d'électricité, Ministère du Commerce.

M. A. BACHE, faisant fonction de Chef de Section, Ministère Royal du Commerce, de l'Industrie et de la Marine Marchande, Secrétaire de la Délégation.

Mr. T. C. CHRISTENSEN, Armateur, membre du Comité des Armateurs Danois.

Le Capitaine Th. PETERSEN, Secrétaire du Comité des Armateurs Danois.

Le Capitaine J. Kastrup OLSEN, Président de l'Association Générale Danoise des Capitaines de la Marine Marchande.

M. H. RASMUSSEN, Secrétaire Général du Syndicat des Chauffeurs.

Le Gouvernement de l'Egypte :

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

Le Gouvernement de la République de Finlande :

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

Le Gouvernement de la République française :

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

Le Gouvernement de la Grèce :

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

Le Gouvernement d'Islande :

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

Le Gouvernement de l'Inde :

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

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

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

Canada :

De heer Jules LEGER, ambtenaar bij de Hoge Commissaris te Londen.

De heer H. V. ANDERSON, Directeur van Scheepvaartdiensten.

De Republiek van Chili :

De kapitein-luitenant ter zee Kaare OLSEN, Marine-attaché bij de Chileense Ambassade te Londen.

De Republiek van China :

Zijne Excellentie Dr. Tien-Hsi CHENG, Ambassadeur.

Denemarken :

De heer Ove NIELSEN, hoofd van de Afdeling Scheepvaart van het Koninklijk Ministerie van Handel, Industrie en Scheepvaart.

De heer Aage H. LARSEN, Chef van de Technische Afdeling van het Koninklijk Ministerie van Handel, Industrie en Scheepvaart.

De heer Arnold Poulsen, civiel-ingenieur, adviseur voor Radio- en electro-techniek van het Koninklijk Ministerie van Handel, Industrie en Scheepvaart.

De heer A. BACHE, plaatsvervangend afdelingshoofd van het Koninklijk Ministerie van Handel, Industrie, en Scheepvaart, Secretaris van de Delegatie.

De heer T. C. CHRISTENSEN, reder, lid van het bestuur van de Deense vereniging van reders van stoomschepen.

De kapitein Th. PETERSEN, Secretaris van de Deense Vereniging van Reders van Stoomschepen.

De kapitein J. Kastrup OLSEN, voorzitter van de Algemene Deense Vereniging van koopvaardijkapiteins.

De heer H. RASMUSSEN, secretaris-generaal van de Unie van Stokers van Denemarken.

Egypte :

De heer Choukry Costandi FANOUS consul-generaal van Egypte te Londen.

De Republiek van Finland :

De kapitein William SODERMAN, hoofd van de Scheepvaartafdeling van het Ministerie van Scheepvaart.

De Franse Republiek :

De heer G. ANDUZE-FARIS, secretaris-generaal van de Koopvaardij.

Griekenland :

De kapitein ter zee Antoine BACHAS, Griekse Ministerie voor de Koopvaardij, Londen.

De Republiek van IJsland :

De heer Stefan THORVARDSSON, Gezant van IJsland in het Verenigd Koninkrijk.

India :

De heer V. K. Krishna MENON, Hoge Commissaris voor India in het Verenigd Koninkrijk.

Sir Raghavan PILLAI, Chargé d'Affaires voor India te Parijs.

De heer M. A. MASTER, Directeur-Generaal van de Scindia Steam Navigation Company Ltd. te Bombay.

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

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

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

Le Gouvernement de l'Irlande :

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

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

Le Gouvernement de la République italienne :

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

Le Gouvernement des Pays-Bas :

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

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

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

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

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

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

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

Le Gouvernement de la Nouvelle-Zélande :

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

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

Le Gouvernement de la Norvège :

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

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

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

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

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

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

De heer R. S. MANI, plaatsvervangend Hoge Commissaris voor India in het Verenigd Koninkrijk.

De kapitein S. A. T. BULLOCK, nautisch raadgever voor de Regering van India.

De kapitein-luitenant ter zee T. B. BOSE, R.I.N., Hoofdingenieur en inspecteur voor de Scheepvaart, Ministerie voor de koopvaardij, Calcutta.

Ierland :

De heer Denis DEVLIN, eerste raad van het bureau van de Hoge Commissaris voor Ierland.

Mejuffrouw Thekla J. BEERE, Hoofdambtenares van het Ministerie van Industrie en Handel.

De Italiaanse Republiek :

De Luitenant-Generaal voor de havens Giulio INGIANNI, gewezen Directeur-Generaal van de Koopvaardij, Voorzitter van de Italiaanse Commissie voor de veiligheid van de Scheepvaart.

Nederland :

De heer P. S. van 't HAAFF, Inspecteur-Generaal voor de Scheepvaart.

De heer A. J. W. van ANROOY, Chef van de Mobiele telegraaf- en radiotelefoondiensten.

De kapitein G. J. BARENDSE, gewezen commodore van de Holland-Amerika Lijn.

De heer J. F. van MUIJLWIJK, penningmeester van de Centrale van kapiteins en officieren ter koopvaardij.

De heer Ingenieur E. SMIT FZN, scheepsbouwkundig adviseur van de Scheepvaartinspectie.

De heer D. HUDIG, gewezen directeur van de Koninklijke Nederlandse Stoomboot Maatschappij.

De heer Mr. T. M. PELLINKHOF, Chef van de Afdeling Arbeid van het Directoraat-Generaal van Scheepvaart.

Nieuw-Zeeland :

De kapitein-luitenant Marinestoomvaartdienst Edward BROWN R. N., Scheeps-Hoofd-expert van het Ministerie van Scheepvaart.

De heer Victor G. BOIVIN, plaatsvervangend scheepshoofd-expert van het Ministerie van Scheepvaart.

Noorwegen :

De kapitein E. BRYN, directeur van Scheepvaart van het Ministerie van Industrie, Handel en Scheepvaart.

De heer J. SCHOONHEYDER, hoofdingenieur van het Ministerie van Industrie, Handel en Scheepvaart.

De kapitein-luitenant ter zee O. I. LOENNECHEN, R.N.R., vice-president van de Noorse Redersvereniging.

De kapitein ter zee b.d. Chr. MEYER R.N., gewezen directeur van de Noorse Redersvereniging.

De kapitein E. TONNESSEN, koopvaardijkapitein en voorzitter van de Noorse Kapiteinsvereniging.

De heer Johs. E. JOHANSEN, secretaris-generaal van de Noorse Bond van Scheepswerktuigkundigen.

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

Le Gouvernement du Pakistan :

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

Le Gouvernement de la République du Panama :

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

Le Gouvernement des Philippines :

L'Honorable Ramón J. FERNANDEZ, Ministre.

Le Gouvernement de la République de Pologne :

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

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

Le Gouvernement de la République du Portugal :

Senhor João de Deus RAMOS, Conseiller à l'Ambas-
sade du Portugal à Londres.

Capitaine de Frégate José C. da ROCHA, Attaché na-
val à l'Ambassade du Portugal à Londres.

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

Le Capitaine de corvette Alfredo de Oliveira BAP-
TISTA, Branche des communications du Ministère
de la Marine.

Le Capitaine Luiz Armando de LOURA, Marine Mar-
chande Portugaise.

Le Gouvernement de la Suède :

M. Karl Hjalmar SJOHOLM, Chef de division au Minis-
tère du Commerce.

Le Gouvernement de l'Union Sud-Africaine :

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

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

*Le Gouvernement de l'Union des Républiques Soviétiques
Socialistes :*

Le Gouvernement du Royaume-Uni :

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

Sir Gilmour JENKINS, Secrétaire Permanent du Minis-
tère des Transports.

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

Le Gouvernement des Etats-Unis d'Amérique :

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

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

De heer E. OTTERSEN, radio-telegrafist, secretaris
van de Noorse Zeeliedenbond.

Pakistan :

De heer H.I. RAHIMTOOLA, Hoge Commissaris voor
Pakistan te Londen.

De Republiek van Panama :

Senor Eusebio A. MORALES, Raad bij de Panamese
Legatie te Londen.

De Republiek van de Philippijnen :

De Honourable Ramon J. FERNANDEZ, Gezant.

De Republiek van Polen :

De kapitein H. BORAKOWSKI, Technisch Scheep-
vaart-adviseur van het Ministerie van Scheepvaart te
Warszawa.

De kapitein Czeslaw ANTKOWIAK, Directeur van het
Londense agentschap van de Gdynia-Amerika Line
Ltd, Polen.

De Portugese Republiek :

Senhor João de Deus RAMOS, Ambassaderaad te Lon-
den.

De kapitein-luitenant ter zee José C. da ROCHA, Mari-
ne-attaché bij de Ambassade van Portugal te Londen.

De Hoofdingenieur Raul Alberto Soares da COSTA,
van de Portugese Marine, Afdeling Koopvaardij te
Lissabon.

De kapitein-luitenant ter zee Alfredo de OLIVEIRA
Baptista, van de portugese Marine, afdeling Verbin-
dingen te Lissabon.

De kapitein Luiz Armado de LOURA, Portugese Koop-
vaardij.

Zweden :

De heer Karl Hjalmar SJOHOLM, afdelingschef bij het
Ministerie van Handel.

De Unie van Zuid-Afrika :

De heer Reginald Gough PALMER, afdelingshoofd bij
het Ministerie van Douane.

De kapitein G.A. CHETTLE, examiner van kapiteins-
en stuurlieden, scheepsexpert, Ministerie van Douane.

De Unie van Socialistische Sovjetrepublieken :

*Het Verenigd Koninkrijk van Groot-Brittannië en Noord-
Ierland :*

De Right Honourable Sir John ANDERSON, voorzitter
van de Port of London Authority.

Sir Gilmour JENKINS, secretaris van het Britse Minis-
terie van Verkeer.

De heer N.A. GUTTERY, onder-secretaris van het
Britse Ministerie van Verkeer.

De Verenigde Staten van Amerika :

De admiraal Joseph F. FARLEY, commandant van de
Amerikaanse Kustwacht.

De heer Jesse E. SAUGSTAD, Hoofd van de Scheep-
vaart Afdeling van het Departement van Staat.

Le Gouvernement de Yougoslavie :

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

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

Article I.

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

b) Les Gouvernements Contractants s'engagent à promulguer toutes lois, tous décrets, ordres et règlements et à prendre toutes autres mesures nécessaires pour donner à la Convention son plein et entier effet, afin de garantir, que du point de vue de la sauvegarde de la vie humaine, un navire est apte au service auquel il est destiné.

Article II.

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

Article III.*Lois, Règlements, Rapports.*

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

a) le texte des lois, décrets, ordres et règlements qui auront été promulgués sur les différentes matières qui entrent dans le champ de la présente Convention;

b) tous les rapports officiels, ou résumés officiels de rapports dont ils pourraient disposer, dans la mesure où ces documents feront apparaître les résultats des dispositions de la présente Convention, et à la condition, bien entendu, que ces rapports ou résumés de rapports n'aient pas un caractère confidentiel;

c) un nombre suffisant de spécimens des Certificats délivrés par eux, conformément aux dispositions de la présente Convention, en vue de les faire tenir aux Gouvernements Contractants qui les porteront à la connaissance de leurs fonctionnaires.

Article IV.*Cas de Force Majeure.*

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

b) Les personnes qui se trouvent à bord d'un navire par raison de force majeure ou qui s'y trouvent par suite de l'obligation imposée au Capitaine de transporter soit des

De Federatieve Volksrepubliek van Yoegoslavië :

De heer Luke DANCEVIC, directeur van Scheepvaart te Split,

die, nadat zij elkander hun volmachten hebben overgelegd en deze in goede en behoorlijke vorm hebben bevonden, zijn overeengekomen als volgt :

Artikel I.

a) De Verdragsluitende Regeringen verbinden zich om aan de bepalingen van dit Verdrag uitvoering te geven, alsmede aan de Voorschriften, welke daaraan zijn gehecht en welke geacht moeten worden een integrerend bestanddeel te vormen van dit Verdrag. Elke verwijzing naar dit Verdrag houdt tezelfder tijd een verwijzing naar die Voorschriften in.

b) De Verdragsluitende Regeringen verbinden zich om alle wetten, besluiten, beschikkingen en voorschriften uit te vaardigen en alle andere maatregelen te nemen, welke nodig zijn voor de volledige tenuitvoerlegging van dit Verdrag volledig werkzaam te doen zijn, teneinde te verzekeren dat, uit een oogpunt van de beveiliging van mensenslevens, een schip geschikt is voor de dienst waarvoor het is bestemd.

Artikel II.

De schepen, waarop dit Verdrag van toepassing is, zijn schepen, geregistreerd in landen, waarvan de Regeringen Verdragsluitende Regeringen zijn, benevens schepen, geregistreerd in gebieden, tot welke dit Verdrag ingevolge het bepaalde in artikel XIII zich uitstrekt.

Artikel III.*Wetten, Voorschriften, Rapporten.*

De Verdragsluitende Regeringen verbinden zich om aan de Intergouvernementele Maritieme Raadgevende Organisatie (hierna te noemen de Organisatie) toe te zenden :

a) de tekst van alle terzake van de verschillende onderwerpen binnen het bestek van dit Verdrag uit te vaardigen, wetten besluiten, beschikkingen en voorschriften.

b) alle beschikbare officiële rapporten of officiële uittreksels van rapporten voor zoveel zij een beeld geven van de resultaten van de voorzieningen in dit Verdrag, onder voorwaarde dat zulke rapporten of uittreksels niet van vertrouwelijke aard zijn; en

c) een voldoende aantal exemplaren van haar certificaten welke overeenkomstig de bepalingen van dit Verdrag worden uitgereikt, teneinde deze ter kennis te brengen van de Verdragsluitende Regeringen, opdat haar ambtenaren hiervan op de hoogte kunnen worden gesteld.

Artikel IV.*Gevallen van overmacht.*

a) Een schip, dat bij de aanvang van een reis, niet onderworpen is aan de bepalingen van dit Verdrag, zal dit ook niet worden tengevolge van een afwijking van zijn voorgénomen route, welke is te wijten aan slecht weer of enige andere vorm van overmacht.

b) Personen, die aan boord zijn door overmacht of tengevolge van de verplichting van de kapitein schipbreukelingen of andere personen te vervoeren, mogen niet in

naufregés, soit d'autres personnes, ne doivent pas entrer en ligne de compte lorsqu'il s'agit de vérifier l'application aux navires d'une prescription quelconque de la présente Convention.

Article V.

Transport des Personnes en cas d'urgence.

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

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

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

Article VI.

Suspension en cas de Guerre.

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

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

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

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

Article VII.

Traités et Conventions antérieurs.

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

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

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

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

aanmerking worden genomen bij de vraag of een schip wel voldoet aan de bepalingen van dit Verdrag.

Artikel V.

Vervoer van personen in geval van nood.

a) Een Verdragsluitende Regering mag het vervoer van een groter aantal personen dan anders volgens dit Verdrag is toegelaten toestaan, met het doel om personen, wier leven gevaar loopt uit een gebied te evacueren.

b) Een dergelijke toestemming ontnemt de andere Verdragsluitende Regeringen niet het recht van controle, dat haar overeenkomstig de bepalingen van dit Verdrag over zulke schepen, welke in haar havens komen, toekomt.

c) De Verdragsluitende Regering, die een dergelijke toestemming geeft, moet hiervan kennisgeven aan de Organisatie met vermelding van de omstandigheden.

Artikel VI.

Schorsing in geval van oorlog.

a) In geval van oorlog mogen Verdragsluitende Regeringen, die menen dat zij hetzij als oorlogvoerenden hetzij als neutralen erbij betrokken zijn, alle hieraan gehechte Voorschriften of een gedeelte ervan schorsen. De Regering, die schorst, moet terstond de Organisatie van deze schorsing in kennis stellen.

b) Een dergelijke schorsing ontnemt de overige Verdragsluitende partijen niet het recht van controle zoals dit overeenkomstig het huidige Verdrag bestaat over de schepen van de schorsende Regering, wanneer deze schepen in haar havens zijn.

c) De Regering, die tot schorsing is overgegaan, mag te allen tijde deze schorsing opheffen en moet in dat geval terstond de Organisatie hiervan in kennis stellen.

d) De Organisatie moet alle Verdragsluitende Regeringen van iedere schorsing of opheffing van een schorsing, als bedoeld in dit artikel, op de hoogte stellen.

Artikel VII.

Eerder gesloten Tractaten en Verdragen.

a) Dit Verdrag vervangt en annuleert voor de Verdragsluitende Regeringen het Internationaal Verdrag ter beveiliging van mensenlevens op zee, getekend te Londen op 31 Mei 1929.

b) Alle andere tractaten, verdragen en regelingen, betrekking hebbende op de beveiliging van mensenlevens op zee, of op aanverwante zaken, welke thans van kracht zijn tussen Regeringen, die partijen zijn bij dit Verdrag, zullen volledig van kracht blijven gedurende de hiervoor vastgestelde tijd, voorzover het betreft :

(i) schepen, waarop dit Verdrag niet van toepassing is;

(ii) schepen, waarop dit Verdrag van toepassing is, ten aanzien van zaken, waarin niet uitdrukkelijk is voorzien in dit Verdrag.

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

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

Article VIII.

Règles spéciales résultant d'Accords.

Quand, en conformité avec la présente Convention, des règles spéciales sont établies par accords entre tous les Gouvernements Contractants, ou seulement quelques-uns d'entre eux, ces règles doivent être communiquées à l'Organisation pour être distribuées à tous les Gouvernements Contractants.

Article IX.

Amendements.

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

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

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

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

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

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

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

e) L'Assemblée, par un vote à la majorité des deux tiers comprenant les deux tiers des Gouvernements pré-

c) Echter zullen de bepalingen van dit Verdrag prevaleren, ingeval eerdergenoemde tractaten, verdragen of regelingen niet overeenstemmen met de bepalingen van dit Verdrag.

d) Alle punten, welke niet uitdrukkelijk zijn geregeld in dit Verdrag, blijven onderworpen aan de wetgeving van de Verdragsluitende Regeringen.

Artikel VIII.

Bijzondere regelingen bij overeenkomst getroffen.

Wanneer overeenkomstig de bepalingen van dit Verdrag, bijzondere regelingen bij overeenkomst worden getroffen tussen alle of sommige van de Verdragsluitende Regeringen, moeten deze regelingen aan de Organisatie medegedeeld worden, opdat alle Verdragsluitende Regeringen op de hoogte gebracht kunnen worden.

Artikel IX.

Wijzigingen.

a) (i) Dit Verdrag kan met algemene stemmen door de Verdragsluitende Regeringen worden gewijzigd.

(ii) Op verzoek van een Verdragsluitende Regering moet een voorgestelde wijziging door de Organisatie aan alle andere Verdragsluitende Regeringen worden medegedeeld, teneinde overwogen en aanvaard te worden op de wijze als in dit lid bedoeld.

b) (i) Een wijziging van dit Verdrag mag te allen tijde aan de Organisatie worden voorgesteld door een der Verdragsluitende Regeringen en indien een dergelijk voorstel tot wijziging op aanbeveling van een twee/derde meerderheid van de Maritieme Veiligheidscommissie der Organisatie (hierna te noemen Maritieme Veiligheidscommissie) wordt aanvaard door een twee/derde meerderheid van de Assemblée der Organisatie (hierna te noemen Assemblée), moet dit door de Organisatie ter kennis worden gebracht van alle Verdragsluitende Regeringen, ter fine van aanvaarding.

(ii) Bovenbedoelde aanbeveling van de Maritieme Veiligheidscommissie moet door de Organisatie tenminste zes maanden, vóórdat zij door de Assemblée behandeld zal worden, ter kennis gebracht worden van alle Verdragsluitende Regeringen.

c) (i) Een conferentie van Regeringen met de bedoeling om wijzigingen te behandelen welke door een Verdragsluitende Regering in dit Verdrag worden voorgesteld, moet te allen tijde door de Organisatie bijeengeroepen worden op verzoek van een/derde van de Verdragsluitende Regeringen.

(ii) Iedere wijziging welke door deze conferentie met een twee/derde meerderheid van de Verdragsluitende Regeringen wordt aangenomen, moet door de Organisatie ter kennis worden gebracht van alle Verdragsluitende Regeringen, teneinde te worden aanvaard.

d) Iedere wijziging welke, teneinde te worden aanvaard volgens de leden b) en c) van dit artikel, ter kennis van de Verdragsluitende Regeringen is gebracht, treedt voor alle Verdragsluitende Regeringen, behalve voor haar, die, voordat de wijziging van kracht wordt, verklaren dat zij haar niet aanvaarden, in werking twaalf maanden na de datum waarop bedoelde wijziging wordt aanvaard met een twee/derde meerderheid van de Verdragsluitende Regeringen, inclusief twee/derde van de Regeringen die vertegenwoordigd zijn in de Maritieme Veiligheidscommissie.

e) De Assemblée met twee/derde meerderheid van stemmen, inclusief twee/derde van de Regeringen die ver-

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

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

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

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

Article X.

Signature et Acceptation.

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

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

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

Article XI.

Entrée en vigueur.

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

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

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

tegenwoordigd zijn in de Maritieme Veiligheidscommissie, en behoudens de instemming van twee/derde van de Regeringen die dit Verdrag hebben aanvaard, of een conferentie — bijeengeroepen volgens lid c) van dit artikel — met twee/derde meerderheid van stemmen, kan op het ogenblik dat een wijziging wordt aanvaard besluiten, dat deze wijziging zo belangrijk is dat een Verdragsluitende Regering, die een verklaring als bedoeld in lid d) van dit artikel aflegt en de wijziging niet aanvaardt binnen een periode van 12 maanden, nadat die wijziging van kracht is geworden, aan het einde van genoemde periode ophoudt partij te zijn bij dit Verdrag.

f) Een wijziging van dit Verdrag, tot stand gekomen overeenkomstig dit artikel, welke betrekking heeft op de constructie van een schip, zal alleen van toepassing zijn op schepen, waarvan de kielen worden gelegd na de datum waarop de wijziging in werking treedt.

g) De Organisatie moet alle Verdragsluitende Regeringen op de hoogte stellen van alle wijzigingen, welke van kracht worden ingevolge het bepaalde in dit artikel, alsmede van de datum waarop zij in werking treden.

h) Indien een wijziging wordt aanvaard of een verklaring, als bedoeld in dit artikel, wordt afgelegd, moet de Organisatie hiervan schriftelijk in kennis worden gesteld, waarna deze alle Verdragsluitende Regeringen van de ontvangst van een dergelijke kennisgeving op de hoogte moet stellen.

Artikel X.

Ondertekening en aanvaarding.

a) Dit Verdrag blijft open voor ondertekening gedurende één maand na datum dezes (10 Juni 1948) en kan daarna aanvaard worden. Regeringen van Staten kunnen partij bij het Verdrag worden door :

- (i) ondertekening zonder voorbehoud van aanvaarding;
- (ii) ondertekening, onder voorbehoud van aanvaarding, gevolgd door aanvaarding, of
- (iii) aanvaarding.

b) Aanvaarding geschiedt door het neerleggen van een akte bij de Organisatie, welke alle Regeringen, die het Verdrag reeds hebben aanvaard, op de hoogte moet stellen van iedere aanvaarding, welke wordt ontvangen en van de datum van ontvangst.

Artikel XI.

Het van kracht worden.

a) Dit Verdrag treedt in werking op 1 Januari 1951, mits tenminste 12 maanden vóór deze datum niet minder dan 15 aanvaardingën, waarbij 7 van landen in elk waarvan schepen zijn geregistreerd met een brutoinhoud van niet minder dan één miljoen ton, zijn nedergelegd, overeenkomstig de artikelen X en XV.

b) Indien 12 maanden vóór 1 Januari 1951 geen 15 aanvaardingën als bedoeld in lid a) van dit artikel zouden zijn nedergelegd, zal dit Verdrag in werking treden nadat 12 maanden zijn verstreken sinds de laatste van 15 aanvaardingën is nedergelegd. De Organisatie moet alle Regeringen, die dit Verdrag hebben ondertekend of aanvaard, op de hoogte stellen van de datum waarop het in werking treedt.

c) Aanvaardingën, welke worden nedergelegd na de datum waarop dit Verdrag in werking treedt, zullen van kracht worden drie maanden na de datum waarop zij nedergelegd zijn.

Article XII.**Dénunciation.**

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

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

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

Article XIII.**Territoires.**

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

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

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

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

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

Article XIV.**Enregistrement.**

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

Article XV.**Dispositions transitoires.**

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

Artikel XII.**Opzegging.**

a) Dit Verdrag mag door een Verdragsluitende Regering te allen tijde na verloop van vijf jaar na de datum waarop het Verdrag voor die Regering in werking is getreden, worden opgezegd.

b) Opzegging geschiedt door schriftelijke mededeling aan de Organisatie, welke alle andere Verdragsluitende Regeringen in kennis moet stellen van een opzegging en de datum van ontvangst daarvan.

c) Een opzegging wordt van kracht één jaar nadat de kennisgeving is ontvangen dan wel op een zodanig later tijdstip als het in de kennisgeving is aangegeven.

Artikel XIII.**Afhankelijke Gebieden.**

a) (i) De Verenigde Naties, in gevallen waarin zij het besturend lichaam voor een gebied vormen, of een Verdragsluitende Regering, verantwoordelijk voor de buitenlandse betrekkingen van een gebied, mogen te allen tijde schriftelijk ter kennis van de Organisatie brengen, dat dit Verdrag van toepassing zal zijn op dit gebied.

(ii) Van de datum van ontvangst van de kennisgeving af, of van zodanige andere datum af als in de kennisgeving mocht zijn vermeld, zal dit Verdrag ook van toepassing zijn op het daarin genoemde gebied.

b) (i) De Verenigde Naties of een Verdragsluitende Regering, door wie een verklaring als bedoeld in lid a) van dit artikel is afgelegd, mogen te allen tijde, mits vijf jaar zijn verstreken sinds de datum waarop het Verdrag op een bepaald gebied van toepassing is verklaard, schriftelijk aan de Organisatie mededelen, dat dit Verdrag niet langer op dit gebied van toepassing zal zijn.

(ii) Dit Verdrag zal niet meer op een aldus vermeld gebied van toepassing zijn indien één jaar of zoveel langer als mocht zijn vermeld is verstreken, nadat de bedoelde mededeling door de Organisatie is ontvangen.

c) De Organisatie moet alle Verdragsluitende Regeringen op de hoogte stellen van de toepasselijke verklaring van dit Verdrag op gebieden als bedoeld in lid a) van dit artikel en van de beëindiging van een dergelijke toepasselijke verklaring ingevolge het bepaalde in lid b), terwijl in ieder geval tevens moet worden medegedeeld van welke datum af de toepasselijke verklaring van dit Verdrag is ingegaan of zal eindigen.

Artikel XIV.**Registratie.**

Zodra dit Verdrag in werking treedt moet het door de Organisatie worden geregistreerd bij de Secretaris-Generaal van de Verenigde Naties.

Artikel XV.**Overgangsmatregelen.**

a) Zolang als de Organisatie nog niet, overeenkomstig het bepaalde in het Verdrag betreffende de I.M.C.O., ondertekend te Genève op 6 Maart 1948, de taak, welke haar bij dit Verslag is opgelegd, heeft overgenomen, zullen de volgende voorzieningen gelden :

(i) Toutes les fonctions qui sont assignées à l'Organisation, autres que celles prévues dans l'article IX, seront assumées par le Gouvernement du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord (ci-après dénommé le Gouvernement du Royaume-Uni).

(ii) Des amendements à la présente Convention peuvent être proposés à tout moment par l'un des Gouvernements Contractants au Gouvernement du Royaume-Uni. Ces propositions doivent être communiquées par ce dernier aux autres Gouvernements Contractants pour examen et acceptation. Si l'un quelconque de ces amendements est accepté unanimement par les Gouvernements Contractants, la présente Convention doit être amendée en conséquence.

(iii) Une Conférence ayant pour objet la révision de la présente Convention sera convoquée par le Gouvernement du Royaume-Uni lorsque, la présente Convention étant restée en vigueur pendant cinq ans, un tiers des Gouvernements Contractants en exprimera le désir.

(iv) La présente Convention sera déposée dans les archives du Gouvernement du Royaume-Uni qui en transmettra des copies certifiées conformes à tous les Gouvernements Signataires.

b) Lorsque l'Organisation assumera les fonctions qui lui incombent aux termes de la présente Convention, le Gouvernement du Royaume-Uni transmettra à l'Organisation tous les documents qui auront été déposés ou reçus par le Gouvernement du Royaume-Uni aux termes de la présente Convention.

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

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

Pour le Gouvernement de la République Argentine :

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

Pour le Gouvernement du Commonwealth d'Australie :

NORMAN G. ROSKRUGE.
SYDNEY POLLOCK.

Pour le Gouvernement belge :

G. BERTRAND.
F. van GOOL.

Pour le Gouvernement des Etats-Unis de Brésil :

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

Pour le Gouvernement du Canada :

J. LEGER.
H. V. ANDERSON.

Pour le Gouvernement du Chili :

K. OLSEN.

Pour le Gouvernement de la République de Chine :

T. H. CHENG.

Pour le Gouvernement du Danemark :

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

(i) Alle werkzaamheden, welke aan de Organisatie zijn opgelegd, anders dan die bedoeld in Artikel IX, zullen worden verricht door de Regering van het Verenigd Koninkrijk van Groot-Britannië en Noord-Ierland (hierna te noemen Regering van het Verenigd Koninkrijk).

(ii) Wijzigingen in dit Verdrag mogen te allen tijde door een Verdragsluitende Regering worden voorgesteld aan de Regering van het Verenigd Koninkrijk en zulke voorstellen moeten door deze Regering aan de andere Verdragsluitende de Regeringen worden medegedeeld ter overweging en aanvaarding.

Indien een dergelijke wijziging met algemene stemmen door de Verdragsluitende Regeringen wordt aanvaard, moet dit Verdrag dienovereenkomstig worden gewijzigd.

(iii) Op verzoek van een/derde der Verdragsluitende Regeringen moet een conferentie ter herziening van dit Verdrag door de Regering van het Verenigd Koninkrijk bijeengeroepen worden, mits dit Verdrag tenminste vijf jaar van kracht is geweest.

(iv) Dit Verdrag zal worden gedeponeerd in de archieven van de Regering van het Verenigd Koninkrijk, die gewaarmerkte afschriften zal doen toekomen aan alle ondertekenaars.

b) Wanneer de Organisatie de werkzaamheden, welke haar bij dit Verdrag zijn opgelegd, op zich neemt, zal de Regering van het Verenigd Koninkrijk aan haar alle documenten overdragen, welke bij genoemde Regering zijn gedeponeerd of door deze zijn ontvangen overeenkomstig de bepalingen van dit Verdrag.

Ten bewijze waarvan de ondervolgende gevolmachtigden dit Verdrag hebben ondertekend.

Gedaan te Londen op 10 Juni 1948 in een exemplaar in de Engelse en Franse taal, zijnde beide teksten gelijkelijk authentiek.

De Argentijnse Republiek :

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

Het Gemenebest van Australië :

NORMAN G. ROSKRUGE.
SYDNEY POLLOCK.

België :

G. BERTRAND.
F. van GOOL.

De Republiek van de Verenigde Staten van Brazilië :

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

Canada :

J. LEGER.
H. V. ANDERSON.

De Republiek van Chili :

K. OLSEN.

De Republiek van China :

T. H. CHENG.

Denemarken :

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

Pour le Gouvernement de l'Egypte :
C. C. FANOUS.

Pour le Gouvernement de la République de Finlande :
WILLIAM SODERMAN.

Pour le Gouvernement de la République française :
G. ANDUZE-FARIS.

Pour le Gouvernement de la Grèce :
A. BACHAS.

Pour le Gouvernement d'Islande :
STEFAN THORVARDSSON.

Pour le Gouvernement de l'Inde :
V. K. KRISHNA MENON.
W. A. MASTER.
T. B. BOSE.
S. A. T. BULLOCK.

Pour le Gouvernement de l'Irlande :
DENIS DEVLIN.

Pour le Gouvernement de la République italienne :
GIULIO INGIANNI.

Pour le Gouvernement des Pays-Bas :
P. S. VAN 'T HAAFF.
A. van ANROOY.
D. HUDIG.
E. SMIT FZN.
G. J. BARENDSE.
T. M. PELLINKHOF.

Pour le Gouvernement de Nouvelle-Zélande :
EDWARD BROWN.
V. G. BOIVIN.

Pour le Gouvernement de la Norvège :
E. BRYN.
J. SCHONHEYDER.
CHR. MEYER.
JOHS. E. JOHANSEN.

Pour le Gouvernement du Pakistan :
HABIB I. RAHIMTOOLA.

Pour le Gouvernement de la République du Panama :
E. A. MORALES.

Pour le Gouvernement des Philippines :
R. J. FERNANDEZ.

Pour le Gouvernement de la République de Pologne :
H. BORAKOWSKI.
C. ANTKOWIAK.

Pour le Gouvernement de la République du Portugal :
JOAO de DEUS RAMOS.
JOSE C. da ROCHA.
RAUL ALBERTO SOARES da COSTA.
ALFREDO de OLIVEIRA BAPTISTA.
LUIZ ARMANDO de LOURA.

Pour le Gouvernement de la Suède :
HJALMAR SJOHOLM.

Pour le Gouvernement de l'Union Sud-Africaine :
R. GOUGH PALMER.
G. A. CHETTLE.

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

Pour le Gouvernement du Royaume-Uni :
JOHN ANDERSON.
GILMOUR JENKINS.
N. A. GUTTERY.

Egypte :
C. C. FANOUS.

De Republiek van Finland :
WILLIAM SODERMAN.

De Franse Republiek :
G. ANDUZE-FARIS.

Griekenland :
A. BACHAS.

De Republiek van IJsland :
STEFAN THORVARDSSON.

India :
V. K. KRISHNA MENON.
W. A. MASTER.
T. B. BOSE.
S. A. T. BULLOCK.

Ierland :
DENIS DEVLIN.

De Italiaanse Republiek :
GIULIO INGIANNI.

Nederland :
P. S. VAN 'T HAAFF.
A. van ANROOY.
D. HUDIG.
E. SMIT FZN.
G. J. BARENDSE.
T. M. PELLINKHOF.

Nieuw-Zeeland :
EDWARD BROWN.
V. G. BOIVIN.

Noorwegen :
E. BRYN.
J. SCHONHEYDER.
CHR. MEYER.
JOHS. E. JOHANSEN.

Pakistan :
HABIB I. RAHIMTOOLA.

De Republiek van Panama :
E. A. MORALES.

De Republiek van de Philippijnen :
R. J. FERNANDEZ.

De Republiek van Polen :
H. BORAKOWSKI.
C. ANTKOWIAK.

De Portugese Republiek :
JOAO de DEUS RAMOS.
JOSE C. da ROCHA.
RAUL ALBERTO SOARES da COSTA.
ALFREDO de OLIVIERA BAPTISTA.
LUIZ ARMANDO de LOURA.

Zweden :
HJALMAR SJOHOLM.

De Unie van Zuid-Afrika :
R. GOUGH PALMER.
G. A. CHETTLE.

De Unie van Socialistische Sovjetrepublieken :

Het Verenigd Koninkrijk van Groot-Britannië en Noord-Ierland :
JOHN ANDERSON.
GILMOUR JENKINS.
N. A. GUTTERY.

Pour le Gouvernement des Etats-Unis d'Amérique :
JOSEPH F. FARLEY.
JESSE E. SAUGSTAD.

Pour le Gouvernement de Yougoslavie :

CHAPITRE I. — DISPOSITIONS GENERALES

PARTIE A. — APPLICATION, DEFINITIONS, ETC.

Règle 1.

Application.

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

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

Règle 2.

Définitions.

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

- a) l'expression « Règles » désigne les Règles auxquelles se réfère l'Article I (a) de la présente Convention.
- b) l'expression « Administration » désigne le Gouvernement du pays où le navire est immatriculé.
- c) « Approuvé » signifie approuvé par une Administration.
- d) par « voyage international » il faut comprendre un voyage entre un pays auquel s'applique la présente Convention et un port situé en dehors de ce pays, ou réciproquement; et à cet égard tout territoire des relations internationales duquel un Gouvernement contractant est chargé ou qui est placé sous l'Administration de l'Organisation des Nations-Unies est considéré comme un pays distinct.
- e) un passager s'entend de toute personne autre que :
 - (i) le Capitaine et les membres de l'équipage ou autres personnes employées ou occupées en quelque qualité que ce soit à bord d'un navire pour les besoins de ce navire, et
 - (ii) les enfants de moins d'un an.
- f) un navire à passagers est un navire qui transporte plus de 12 passagers.
- g) un navire de charge est tout navire autre qu'un navire à passagers.
- h) l'expression « navire-citerne » désigne un navire de charge construit pour le transport en vrac de cargaisons liquides de nature inflammable, ou adapté à cet usage.
- i) l'expression « navire neuf » désigne un navire dont la quille a été posée le jour de l'entrée en vigueur de la présente Convention, ou postérieurement.
- j) l'expression « navire existant » désigne un navire qui n'est pas un navire neuf.
- k) un mille est égal à 1.852 mètres (ou 6.080 pieds).

Règle 3.

Exceptions.

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

De Verenigde Staten van Amerika :
JOSEPH F. FARLEY.
JESSE E. SAUGSTAD.

De Federatieve Volksrepubliek van Yoegoslavië :

HOOFDSTUK I. — ALGEMENE VOORSCHRIFTEN

DEEL A. — TOEPASSING, OMSCHRIJVINGEN, ENZ.

Voorschrift 1.

Toepasselijkheid.

a) Deze voorschriften zijn, tenzij uitdrukkelijk anders is bepaald, slechts van toepassing op schepen die een internationale reis maken.

b) De soorten van schepen, waarop ieder hoofdstuk van toepassing is, zijn nader aangeduid, terwijl de mate van toepassing in ieder hoofdstuk wordt omschreven.

Voorschrift 2.

Omschrijvingen.

Bij het toepassen van deze voorschriften, moeten, tenzij uitdrukkelijk anders is bepaald, de volgende omschrijvingen in acht worden genomen :

- a) « Voorschriften » zijn de voorschriften als bedoeld in artikel I (a) van dit Verdrag.
- b) « Administratie » betekent de Regering van het land, waar het schip is geregistreerd.
- c) « Goedgekeurd » betekent goedgekeurd door een Administratie.
- d) « Internationale reis » betekent een reis van een land, waarop dit Verdrag van toepassing is naar een haven buiten dit land, of omgekeerd en met het oog hierop wordt elk gebied, voor welks buitenlandse betrekkingen een Verdragsluitende Regering verantwoordelijk is, of waarvoor de Verenigde Naties het besturend lichaam zijn, beschouwd als een afzonderlijk land.
- e) een passagier is ieder persoon aan boord, behalve :
 - (i) de kapitein en de leden van de bemanning of andere personen, die, in welke hoedanigheid dan ook, in dienst of te werk gesteld zijn aan boord van een schip ten behoeve van dat schip;
 - (ii) een kind beneden de leeftijd van één jaar.
- f) Een passagiersschip is een schip dat meer dan 12 passagiers vervoert.
- g) Een vrachtschip is een schip dat geen passagiersschip is.
- h) Een tankschip is een vrachtschip dat is gebouwd of geschikt gemaakt voor het vervoer van vloeibare lading van ontvlambare aard in bulk.
- i) « nieuw schip » betekent een schip, waarvan de kiel is gelegd op of na de datum, waarop dit Verdrag in werking treedt.
- j) « bestaand schip » betekent een schip dat geen nieuw schip is.
- k) een zeemijl is 1.852 meter of 6.080 voet.

Voorschrift 3.

Uitzonderingen.

a) Deze Voorschriften zijn, tenzij uitdrukkelijk anders is bepaald, niet van toepassing op :

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

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

Règle 4.

Exemptions.

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

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

Règle 5.

Equivalences.

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

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

PARTIE B. — VISITES ET CERTIFICATS

Règle 6.

Inspections et Visites

L'inspection et la visite des navires, en ce qui concerne l'application des prescriptions des présentes Règles et l'octroi des exemptions pouvant être accordées, doivent

- (i) oorlogsschepen en troepentransportschepen.
- (ii) vrachtschepen met een brutoinhoud van minder dan 500 registerton.
- (iii) schepen die niet door mechanische middelen worden voortgestuwd.
- (iv) houten schepen van primitieve bouw, zoals b.v. dhows, jonken, enz.
- (v) pleziervaartuigen welke niet worden gebezigd voor handelsdoeleinden.
- (vi) vissersvaartuigen.

b) De bepalingen van deze Voorschriften zijn niet van toepassing op schepen, die uitsluitend de Grote Meren van Noord-Amerika bevaren benevens de wateren, die deze meren verbinden of daarin uitmonden, voorzoveel zij niet zijn gelegen ten oosten van de uitmonding van het Lachine Kanaal te Montréal in de provincie Quebec in Canada.

Voorschrift 4.

Vrijstellingen.

a) Een schip dat onder normale omstandigheden niet wordt gebruikt voor internationale reizen, maar in bijzondere omstandigheden een enkele internationale reis onderneemt, kan door de Administratie worden vrijgesteld van elke eis in deze Voorschriften, mits dit schip voldoet aan veiligheidsvoorschriften welke, naar het oordeel van de Administratie, voldoende zijn voor de reis welke het gaat ondernemen.

b) Iedere Administratie moet zo spoedig mogelijk na de 1^e Januari van elk jaar aan de Organisatie een rapport toezenden, waarin is opgenomen het aantal reizen van deze aard, waarvoor in het voorafgaande kalenderjaar vrijstelling is verleend.

Voorschrift 5.

Gelijkwaardige instrumenten e.d.

a) Waar in deze Voorschriften wordt geëist dat een bepaald onderdeel, instrument of toestel of een bepaald type daarvan in een schip moet worden aangebracht of medegevoerd, of dat een bijzondere voorziening moet worden getroffen, mag een Administratie toestaan dat in plaats daarvan een ander onderdeel, instrument of toestel of type daarvan wordt aangebracht of een andere voorziening wordt getroffen, mits de Administratie zich door geschikte proeven heeft overtuigd, dat het onderdeel, instrument of toestel of de voorziening, welke in de plaats gekomen is, tenminste even doelmatig is als die welke in deze Voorschriften worden genoemd.

b) Een Administratie, die op deze wijze toestaat dat een bepaald onderdeel, instrument of toestel wordt gebruikt of een andere voorziening wordt getroffen, moet hiervan de Organisatie op de hoogte stellen en moet haar desgevraagd de bijzonderheden daarvan doen toekomen, tezamen met een rapport over de genomen proeven.

DEEL B. — SURVEYS EN CERTIFICATEN

Voorschrift 6.

Inspectie en Survey.

De inspectie en survey van schepen moet, voorzover het betreft de handhaving van de bepalingen van deze Voorschriften en het verlenen van vrijstellingen daarvan, wor-

être effectuées par des fonctionnaires du pays où le navire est immatriculé. Toutefois, le Gouvernement de chaque pays peut confier l'inspection et la visite de ses navires, soit à des inspecteurs désignés à cet effet, soit à des organismes reconnus par lui. Dans tous les cas, le Gouvernement intéressé se porte garant de l'intégrité et de l'efficacité de l'inspection et de la visite.

Règle 7.

Inspections initiales et subséquentes des Navires à Passagers.

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

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

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

- (i) *La visite effectuée avant la mise en service du navire* doit comprendre une inspection complète de sa structure, de ses machines, du matériel d'armement, y compris une visite à sec de la carène, ainsi qu'une visite intérieure et extérieure des chaudières. Cette visite doit être effectuée de façon à assurer que les dispositions générales, les matériaux et les échafaudages de la structure, des chaudières et de leurs auxiliaires, des machines principales et auxiliaires, des installations électriques, des appareils de radio, des engins de sauvetage, des dispositifs de détection et d'extinction d'incendie, et de toute autre partie de l'armement, soient intégralement conformes aux prescriptions de la présente Convention, ainsi qu'aux dispositions de toutes lois, décrets, ordres et règlements promulgués pour l'application de cette Convention, par l'Administration, pour les navires affectés au service auquel ce navire est destiné. La visite doit également être effectuée de façon à assurer que l'état de toutes les parties du navire et de son armement soit à tous égards satisfaisant.
- (ii) *La visite périodique* doit comprendre une inspection de la structure, des chaudières, des machines et de l'armement, y compris une visite à sec de la carène. Cette visite doit être effectuée de façon à garantir qu'en ce qui concerne la structure, les chaudières et leurs auxiliaires, les machines principales et auxiliaires, les installations électriques, les appareils de radio, les engins de sauvetage, les dispositifs de détection et d'extinction d'incendie et autres parties de l'armement, le navire est dans un état satisfaisant et approprié au service auquel il est destiné et qu'il répond aux prescriptions de la présente Convention ainsi qu'aux dispositions de toutes lois, décrets, ordres et règlements promulgués par l'Administration pour l'application de la présente Convention.
- (iii) *Une visite générale*, ou partielle, selon le cas, doit être effectuée chaque fois que se produit un accident ou qu'il se révèle un défaut affectant la sécurité du navire ou l'efficacité ou l'intégrité des engins de sauvetage ou autres appareils, ou chaque fois que le navire subit des réparations ou rénovations importantes. La visite doit être effectuée de façon à garantir que les réparations ou rénovations nécessaires ont été réellement effectuées, que les matériaux employés pour ces réparations ou rénovations et leur exécution sont à tous points de vue satisfaisants et que le navire répond à tous égards aux prescriptions

den uitgevoerd door ambtenaren van het land, waar het schip is geregistreerd, met dien verstande dat de Regering van ieder land de survey en inspectie mag toevertrouwen of aan experten, die voor dat doel zijn benoemd, of aan door haar erkende organisaties.

In elk geval garandeert de betrokken Regering de volledigheid en doeltreffendheid van de inspectie en survey.

Voorschrift 7.

Eerste en volgende surveys van passagiersschepen.

a) Een passagiersschip moet de hieronder volgende surveys ondergaan :

- (i) Een survey vóórdat het schip in dienst wordt gesteld.
- (ii) Een periodieke survey éénmaal per 12 maanden.
- (iii) Extra surveys indien daartoe aanleiding bestaat.

b) De hierboven genoemde surveys moeten als volgt worden gehouden :

- (i) *Het survey, vóórdat het schip in dienst wordt gesteld* moet een volledige inspectie omvatten van de constructie, de machine-installatie en de uitrusting, met inbegrip van het vlak van het schip aan de buitenzijde en het in- en uitwendige van de ketels. Dit survey moet zodanig zijn dat het zeker is dat de inrichtingen, het materiaal en de verbanddelen van de romp, de ketels met toebehoren, de hoofd- en hulpwerktuigen, de elektrische en radio-installaties, de reddingsmiddelen, brandontdekkings- en brandblusapparaten en andere uitrusting, ten volle voldoen aan de eisen van dit Verdrag en van de wetten, besluiten, beschikkingen en reglementen, welke op grond daarvan door de Administratie zijn uitgevaardigd voor schepen van de dienst, waarvoor het te onderzoeken schip is bestemd. De survey moet ook zeker maken, dat de technische uitvoering van alle delen van het schip en zijn uitrusting in alle opzichten bevredigend is.
- (ii) *Het periodieke survey* moet een inspectie omvatten van de constructie, de ketels, de machine-installatie en de uitrusting, zomede van het vlak van het schip aan de buitenzijde. Het survey moet zodanig zijn dat het zeker is dat het schip, wat betreft de constructie, de ketels met toebehoren, de hoofd- en hulpwerktuigen, de elektrische radio installaties, de reddingsmiddelen, de brandontdekkings- en brandblusmiddelen en andere uitrusting, in een bevredigende toestand verkeert en geschikt is voor de dienst waarvoor het wordt bestemd en dat het voldoet aan de voorwaarden van dit Verdrag en van de wetten, besluiten, beschikkingen en reglementen, welke in verband daarmee door de Administratie zijn uitgevaardigd.
- (iii) Al naar gelang de omstandigheden, moet een *algeheel* of *gedeeltelijk survey* worden gehouden telkens wanneer zich een ongeval heeft voorgedaan of een onvolkomenheid wordt ontdekt, welke de veiligheid van het schip of de doeltreffendheid of volledigheid van de reddingsmiddelen of andere uitrusting aantast, of wanneer belangrijke herstellingen of vernieuwingen worden uitgevoerd. Het survey moet zodanig zijn, dat zeker is dat de noodzakelijke herstellingen of vernieuwingen deugdelijk zijn uitgevoerd, dat het materiaal en de uitvoering van zulke reparaties of vernieuwingen in alle opzichten bevre-

de la présente Convention ainsi qu'aux dispositions des lois, décrets, ordres et règlements promulgués par l'Administration pour l'application de la présente Convention.

- c) (i) Les lois, décrets, ordres et règlements mentionnés au paragraphe b) doivent être tels, à tous égards, qu'au point de vue de la sauvegarde de la vie humaine, le navire soit approprié au service auquel il est destiné.
- (ii) Ces lois, décrets, ordres et règlements doivent, entre autres, fixer les prescriptions à observer en ce qui concerne les essais hydrauliques avant et après la mise en service, applicables aux chaudières principales et auxiliaires, aux connexions, aux tuyaux de vapeur, aux réservoirs à haute pression, aux réservoirs à combustible liquide pour moteurs à combustion interne, y compris les épreuves de pression et les intervalles entre deux épreuves consécutives.

d) Les chaudières principales et auxiliaires, les connexions, les réservoirs et les caisses, ainsi que le tuyau-tage de vapeur de plus de 76 millimètres (ou 3 pouces) de diamètre intérieur doivent subir avec succès une épreuve hydraulique à l'état de neuf. Les tuyaux de vapeur de plus de 76 millimètres (ou 3 pouces) de diamètre intérieur doivent subir des épreuves hydrauliques périodiques.

Règle 8.

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

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

Règle 9.

Visites des Installations radiotélégraphiques des Navires de charge.

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

Règle 10.

Maintien des Conditions après visite.

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

digend zijn en dat het schip in alle opzichten voldoet aan de bepalingen van dit Verdrag en van de wetten, besluiten, beschikkingen en reglementen, welke in verband daarmee door de Administratie zijn uitgevaardigd.

- c) (i) De wetten, besluiten, beschikkingen en reglementen als bedoeld in paragraaf b) moeten in alle opzichten zodanig zijn dat zeker is, dat, uit een oogpunt van beveiliging van mensenlevens, het schip geschikt is voor de dienst waarvoor het wordt bestemd.
- (ii) Zij moeten o.a. de voorwaarden bevatten, welke in acht moeten worden genomen bij de eerste en volgende hydraulische beproevingen, waaraan de hoofd- en hulpketels, verbindingen, stoomleidingen, hoge drukvaten en brandstoftanks voor verbrandingsmotoren onderworpen moeten worden, zomede de te bezigen drukhoogte en de tussenpozen tussen twee opeenvolgende beproevingen aangeven.

d) De hoofd- en hulpketels, verbindingen, tanks en vaten, zomede de leidingen van meer dan 76 mm. (of 3 inch) inwendige diameter moeten, wanneer zij nieuw zijn, op bevredigende wijze beproefd worden onder hydraulische druk. Stoomleidingen van meer dan 76 mm. (of 3 inch) inwendige diameter moeten periodiek onder hydraulische druk beproefd worden.

Voorschrift 8.

Surveys van reddingsmiddelen en andere uitrusting van vrachtschepen.

De reddingsmiddelen en brandblusmiddelen aan boord van vrachtschepen, waarop de Hoofdstukken II en III van deze Voorschriften betrekking hebben, moeten onderworpen worden aan eerste en volgende surveys als voorzien van passagiersschepen in paragraaf a) van Voorschrift 7 met dien verstande, dat in sub paragraaf a) (ii) en in paragraaf b) van dat Voorschrift voorzoveel betreft de reddingsmiddelen en brandblusapparaten, 24 maanden in plaats van 12 maanden moet worden gelezen. De lichten en de middelen om geluids- en noodseinen te geven, welke op het schip worden meegevoerd, moeten ook aan de surveys onderworpen worden, teneinde te verzekeren dat zij geheel voldoen aan de eisen van dit Verdrag en van de Internationale Bepalingen ter voorkoming van aanvaring op zee.

Voorschrift 9.

Surveys van radio installaties op vrachtschepen.

De radio installaties aan boord van vrachtschepen, waarop Hoofdstuk IV van deze Voorschriften betrekking heeft, moeten onderworpen worden aan eerste en volgende surveys, als bepaald voor passagiersschepen in paragraaf a) van Voorschrift 7 en in paragraaf b) van dat Voorschrift voorzoveel dit betrekking heeft op radio installaties.

Voorschrift 10.

Handhaving van de toestand na een survey.

Na een survey van het schip krachtens de Voorschriften 7, 8 of 9, mag zonder toestemming van de Administratie geen verandering worden aangebracht in de constructie, de machine-installaties, de uitrusting e.d., welke door deze survey worden gedekt.

Règle 11.*Délivrance de Certificats.*

- a) (i) Un certificat dit Certificat de Sécurité doit être délivré après inspection et visite à un navire à passagers qui satisfait d'une manière effective aux prescriptions des Chapitres II, III et IV, et à toutes autres prescriptions applicables des présentes Règles.
- (ii) Un certificat dit Certificat de Sécurité de Matériel d'Armement doit être délivré, après inspection, au navire de charge qui satisfait d'une manière effective aux prescriptions applicables des Chapitres II et III, et à toutes autres prescriptions applicables des présentes Règles.
- (iii) Un certificat dit Certificat de Sécurité Radiotélégraphique doit être délivré après inspection au navire de charge, muni d'une installation radiotélégraphique, qui satisfait d'une manière effective aux prescriptions du Chapitre IV et à toutes autres prescriptions applicables des présentes Règles.
- (iv) Un certificat dit Certificat de Sécurité Radiotéléphonique doit être délivré, après inspection, au navire de charge, muni d'une installation radiotéléphonique, qui satisfait d'une manière effective aux prescriptions du Chapitre IV et à toutes autres prescriptions applicables des présentes Règles.
- (v) Un certificat dit Certificat d'Exemption doit être délivré à tout navire auquel une exemption est accordée par un Gouvernement Contractant pour l'application et en conformité des prescriptions de l'une quelconque des présentes Règles.
- (vi) Des Certificats de Sécurité, des Certificats de Sécurité Radiotélégraphique, des Certificats de Sécurité Radiotéléphoniques, des Certificats de Sécurité de Matériel d'Armement, et des Certificats d'Exemption doivent être délivrés soit par le Gouvernement du pays dans lequel le navire est immatriculé, soit par toute personne ou organisme dûment autorisé par ce Gouvernement. Dans tous les cas, ce Gouvernement assume l'entière responsabilité du certificat.
- b) Nonobstant toute autre prescription de la présente Convention, tout certificat délivré par application et en conformité des prescriptions de la Convention Internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer, 1929, qui est valable lors de l'entrée en vigueur de la présente Convention pour l'Administration qui a délivré le certificat, restera valable jusqu'à la date de son expiration aux termes de l'article 52 de ladite Convention de 1929.

Règle 12.*Délivrance d'un Certificat par un autre Gouvernement.*

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

Voorschrift 11.*Afgifte van Certificaten.*

- a) (i) Een certificaat, Veiligheidscertificaat genaamd, wordt, nadat een inspectie en een survey hebben plaats gevonden, afgegeven ten behoeve van een passagiersschip, dat op doeltreffende wijze voldoet aan de eisen van de Hoofdstukken II, III en IV en aan andere terzake dienende eisen van deze Voorschriften.
- (ii) Een certificaat, Uitrustingscertificaat genaamd, wordt na inspectie afgegeven ten behoeve van een vrachtschip, dat op doeltreffende manier voldoet aan de betrokken eisen van Hoofdstuk II en III en aan andere terzake dienende eisen van deze Voorschriften.
- (iii) Een certificaat, Radiotelegrafie veiligheidscertificaat genaamd, wordt na inspectie afgegeven ten behoeve van een vrachtschip, dat is uitgerust met een radio-telegrafie-installatie en dat op doeltreffende wijze voldoet aan de eisen van Hoofdstuk IV en aan andere terzake dienende eisen van deze Voorschriften.
- (iv) Een certificaat, Radiotelefonie veiligheidscertificaat genaamd, wordt na inspectie afgegeven ten behoeve van een vrachtschip, dat is uitgerust met een radiotelefonie-installatie en dat op doeltreffende wijze voldoet aan de eisen van Hoofdstuk IV en aan andere terzake dienende eisen van deze Voorschriften.
- (v) Een certificaat, Certificaat van vrijstelling genaamd, wordt afgegeven ten behoeve van ieder schip, waaraan door een Verdragsluitende Regering vrijstelling wordt verleend op grond van en in overeenstemming met de bepalingen van deze Voorschriften.
- (vi) Veiligheidscertificaten, Uitrustingscertificaten, Radiotelegrafie veiligheidscertificaten, Radiotelefonie veiligheidscertificaten en Certificaat van Vrijstelling worden afgegeven of door de Regering van het land, waarin het schip is geregistreerd, of door de Regering van het land waarin het schip is geregistreerd, of door één persoon of organisatie, die behoorlijk door die Regering gemachtigd is. In elk geval aanvaardt die Regering ten volle de verantwoordelijkheid voor het certificaat.
- b) In weerwil van enige andere bepaling van dit Verdrag, blijft een certificaat, dat is afgegeven op grond van en in overeenstemming met de bepalingen van het Internationaal Verdrag ter beveiliging van mensenlevens op zee van 1929 en dat nog van kracht is, wanneer dit Verdrag in werking treedt voor de Administratie die het certificaat afgaf, geldig tot dat het afloopt op grond van het bepaalde in artikel 52 van het Verdrag van 1929.

Voorschrift 12.*Afgifte van Certificaten door een andere Regering.*

Een Verdragsluitende Regering mag, op verzoek van de Administratie, een schip aan een survey onderwerpen en mag, wanneer zij overtuigd is dat wordt voldaan aan de eisen van deze Voorschriften, in overeenstemming met deze Voorschriften certificaten afgeven.

Elk op zodanige wijze afgegeven certificaat moet een verklaring bevatten, inhoudende dat het is afgegeven op verzoek van de Regering van het land, waarin het schip is geregistreerd, en het zal dezelfde waarde hebben en moet op dezelfde wijze erkend worden als een certificaat dat is afgegeven op grond van Voorschrift 11.

Règle 13.*Durée et validité des Certificats.*

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

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

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

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

Règle 14.*Type des Certificats.*

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

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

Règle 15.*Affichage des Certificats.*

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

Règle 16.*Acceptation des Certificats.*

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

Voorschrift 13.*Geldigheidsduur van Certificaten.*

a) Certificaten mogen niet voor een langere tijdsduur dan 12 maanden worden afgegeven, met uitzondering van Uitrustingscertificaten, die niet voor een langere tijdsduur dan 24 maanden mogen worden afgegeven.

b) Indien een schip zich ten tijde van het verlopen van zijn certificaat niet bevindt in een haven van het land, waarin het is geregistreerd, mag het certificaat worden verlengd door een behoorlijk daartoe gemachtigd ambtenaar van dat land, doch een dergelijke verlenging mag slechts worden verleend om het schip in staat te stellen de thuisreis naar het land, waarin het is geregistreerd, te voltooien en dan nog alleen in gevallen waarin het gepast en redelijk voorkomt dit te doen.

c) Een certificaat mag op deze wijze niet voor meer dan 5 maanden worden verlengd en een schip, ten behoeve waarvan een dergelijke verlenging wordt verleend, heeft, nadat het in het land, waarin het is geregistreerd, is teruggekeerd, niet het recht om krachtens een dergelijke verlenging dat land opnieuw te verlaten zonder een nieuw certificaat te hebben verkregen.

d) Een niet op grond van de voorgaande bepalingen van dit Voorschrift verlengd certificaat mag door de Administratie voor hoogstens één maand na de daarop vermelde vervaldatum worden verlengd.

Voorschrift 14.*Wijze waarop Certificaten moeten worden opgesteld.*

a) Alle Certificaten moeten worden opgesteld in de officiële taal of talen van het land waardoor zij worden afgegeven.

b) De vorm, waarin de certificaten worden opgemaakt, moet overeenkomstig de modellen zijn, zoals deze zijn opgenomen in het Aanhangsel van deze Voorschriften. Het gedrukte gedeelte van de model-certificaten moet nauwkeurig worden overgenomen op de certificaten, die worden afgegeven, of op gewaarmerkte afschriften daarvan en de bijzonderheden, welke op de afgegeven certificaten of gewaarmerkte afschriften daarvan zijn vermeld, moeten in Romeinse letters en in Arabische cijfers zijn gesteld.

Voorschrift 15.*Het zichtbaar ophangen van Certificaten.*

Alle op grond van deze Voorschriften afgegeven certificaten of gewaarmerkte afschriften daarvan, met uitzondering van certificaten van Vrijstelling of gewaarmerkte afschriften daarvan, moeten op een in het oog vallende en toegankelijke plaats op het schip worden opgehangen.

Voorschrift 16.*Erkenning van Certificaten.*

Certificaten, die onder gezag van een Verdragsluitende Regering zijn afgegeven, moeten door de andere Verdragsluitende Regeringen worden erkend voor alle onderwerpen, waarop dit Verdrag van toepassing is. De andere Verdragsluitende Regeringen moeten aan deze certificaten dezelfde waarde toekennen als aan de certificaten, die zij ten behoeve van hun eigen schepen hebben afgegeven.

Règle 17.*Avenant au Certificat.*

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

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

Règle 18.*Contrôle.*

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

Règle 19.*Bénéfice de la Convention.*

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

PARTIE C. — ACCIDENTS**Règle 20.***Accidents.*

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

b) Chaque Gouvernement contractant s'engage à transmettre à l'Organisation toutes informations pertinentes sur ces accidents. Aucun rapport ou recommandation de l'Organisation basé sur ces informations ne doit révéler

Voorschrift 17.*Wijziging van Certificaten.*

a) Indien tijdens een bepaalde reis een schip minder personen aan boord heeft dan het totale aantal, dat in het Veiligheidscertificaat wordt vermeld, zodat het in overeenstemming met de bepalingen van deze Voorschriften gerechtigd is om een geringer aantal sloepen en andere reddingsmiddelen aan boord te hebben dan in het Certificaat is vermeld, mag door de Regering, ambtenaar, persoon of organisatie, als bedoeld in de Voorschriften 11 en 13 hierover een nadere verklaring worden afgegeven.

b) Deze verklaring moet inhouden, dat er onder de gegeven omstandigheden geen sprake is van overtreding van deze Voorschriften. Bedoelde verklaring moet aan het Certificaat worden gehecht en moet dit vervangen voor wat de reddingsmiddelen betreft. De verklaring is slechts geldig voor de bepaalde reis, waarvoor zij is afgegeven.

Voorschrift 18.*Contrôle.*

Een schip dat een Certificaat heeft, dat is afgegeven op grond van Voorschrift 11 of 12, is in de havens van de andere Verdragsluitende Regeringen onderworpen aan controle door bevoegde ambtenaren van deze Regeringen, voorzoveel deze controle er op is gericht om zekerheid te hebben, dat er een geldig Certificaat aan boord is en indien nodig, dat de zeewaardigheid van het schip in wezen overeenstemt met de gegevens van dat Certificaat. Een zodanig Certificaat moet worden aanvaard, tenzij, naar de mening van de controlerende ambtenaar, de zeewaardigheid van het schip niet in wezen overeenstemt met de gegevens van dat Certificaat en het schip niet naar zee kan vertrekken zonder gevaar voor passagiers of bemanning, in welk geval die ambtenaar zodanige stappen moet nemen dat het schip niet naar zee vertrekt, voordat zulks kan geschieden zonder gevaar voor passagiers of bemanning. Ingeval genoemde controle aanleiding geeft tot tussenkomst van welke aard ook, moet de controlerende ambtenaar de Consul van het land, waar het schip is geregistreerd, terstond schriftelijk op de hoogte stellen van alle omstandigheden waarin deze tussenkomst geacht werd noodzakelijk te zijn, terwijl de feiten aan de Organisatie gerapporteerd moeten worden.

Voorschrift 19.*Voorrechten.*

Op de voorrechten, welke dit Verdrag inhoudt, mag slechts aanspraak worden gemaakt ten behoeve van een schip, dat passende geldige Certificaten aan boord heeft.

DEEL C. — ONGEVALLEN**Voorschrift 20.***Ongevallen.*

a) Iedere Administratie neemt op zich om een onderzoek in te stellen naar een ongeval ter zee van enige omvang dat haar schepen, waarop dit Verdrag van toepassing is, mocht treffen. Een dergelijk onderzoek moet, behalve voor eventuele andere doeleinden, worden ingesteld om na te gaan of het wenselijk is wijzigingen in deze Voorschriften aan te brengen.

b) Iedere Verdragsluitende Regering neemt op zich de Organisatie terzake dienende inlichtingen over zulke ongevallen te verschaffen. Rapporten of aanbevelingen van de Organisatie, welke gebaseerd zijn op dergelijke

l'identité ou la nationalité des navires en cause, ni en aucune manière imputer la responsabilité de cet accident à un navire ou à une personne, ou laisser présumer leur responsabilité.

CHAPITRE II. — CONSTRUCTION

PARTIE A. — GENERALITES.

Règle 1.

Application.

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

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

b) Pour l'application de ce Chapitre :

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

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

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

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

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

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

inlichtingen, mogen niet de identiteit of nationaliteit van de betrokken schepen onthullen of op enige wijze een schip of een persoon verantwoordelijk stellen of de verantwoordelijkheid daarvan veronderstellen.

HOOFDSTUK II. — CONSTRUCTIE

DEEL A. — ALGEMEEN

Voorschrift 1.

Toepassing.

a) (i) Dit Hoofdstuk is, tenzij uitdrukkelijk anders is bepaald, van toepassing op nieuwe schepen.

(ii) Voor bestaande passagiersschepen en vrachtschepen, welke nog niet voldoen aan de bepalingen van dit Hoofdstuk, nieuwe schepen betreffende, moet de inrichting van elk schip door de Administratie nagegaan worden met het oog op verbeteringen ter verhoging van de veiligheid, waarvan het aanbrengen praktisch mogelijk en redelijk is.

b) Voor de toepassing van dit Hoofdstuk is :

(i) Een nieuw passagiersschip een passagiersschip, waarvan de kiel is gelegd op of na de datum waarop dit Verdrag van kracht is geworden, of een vrachtschip, dat verbouwd is als passagiersschip op of na die datum; alle overige passagiersschepen worden als bestaande passagiersschepen aangemerkt.

(ii) Een nieuw vrachtschip een vrachtschip, waarvan de kiel is gelegd op of na de datum, waarop dit Verdrag van kracht is geworden is.

c) Elke Administratie mag, indien zij van oordeel is, dat de route en de omstandigheden waaronder de reis plaats heeft, zodanig zijn, dat de toepassing van bepaalde eisen in dit Hoofdstuk onredelijk of niet noodzakelijk zou zijn, schepen of klassen van schepen, welke in het eigen land thuishoren en zich gedurende de reis niet verder dan 20 zeemijlen van het meest nabij gelegen land verwijderen, van die eisen vrijstellen.

d) Een passagiersschip, dat ingevolge Voorschrift 22 van Hoofdstuk III een groter aantal personen vervoert dan er plaatsen in de reddingsboten beschikbaar zijn, moet voldoen aan de bijzondere standaarden van waterdichte indeling, welke zijn opgenomen in Voorschrift 5 e) en aan de bijbehorende bijzondere bepalingen met betrekking tot de permeabiliteit in Voorschrift 4 d), tenzij de Administratie oordeelt dat het in verband met de route en de omstandigheden, waaronder de reis plaats heeft, voldoende is, indien het schip aan de overige bepalingen van de Voorschriften van dit Hoofdstuk voldoet.

e) Een Administratie mag, voor het geval, dat passagiersschepen, welke gebezigd worden voor het vervoer van grote aantallen passagiers, waarvoor geen vaste slaapplekken aanwezig zijn, in bijzondere diensten, zoals bijvoorbeeld bij het pelgrimvervoer en indien zij overtuigd is, dat het praktisch onuitvoerbaar is de eisen van dit Hoofdstuk toe te passen, zulke schepen, mits zij in haar land thuishoren, van deze eisen vrijstellen op de navolgende voorwaarden :

(i) dat, voorzover de omstandigheden van dit vervoer het veroorloven, met de bepalingen betreffende de constructie rekening wordt gehouden;

- (ii) Des mesures doivent être prises pour formuler des prescriptions générales qui devront s'appliquer au cas particulier de ce genre de trafic. Ces prescriptions doivent être formulées d'accord avec ceux des autres Gouvernements contractants, s'il y en a, qui pourraient être directement intéressés au transport de ces passagers.

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

Règle 2.

Définitions.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

h) *La tranche des machines* s'étend entre le tracé de la quille hors membres et la ligne de 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.

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

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

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

- (ii) dat stappen worden gedaan om algemene bepalingen te formuleren, welke op de bijzondere omstandigheden van dit vervoer van toepassing zijn. Dergelijke bepalingen moeten worden vastgesteld in overleg met de Verdragsluitende Regeringen, indien deze er althans zijn, die rechtstreeks belang hebben bij het vervoer van dergelijke passagiers.

Ongeacht enige bepalingen van dit Verdrag zal de Simla Conventie 1931 voor de deelnemende landen van kracht blijven tot het ogenblik waarop de bepalingen bedoeld in sub-paragraaf e) (ii) van dit Voorschrift van kracht zijn geworden.

Voorschrift 2.

Omschrijvingen.

Voor de toepassing van dit hoofdstuk gelden, tenzij uitdrukkelijk anders bepaald, de volgende omschrijvingen :

a) (i) *De indelingslastlijn* is de waterlijn, gebruikt bij de vaststelling van de waterdichte indeling van het schip.

(ii) *De bovenste indelingslastlijn* is de waterlijn, welke bij de grootste diepgang behoort.

b) *De lengte van het schip* is de lengte, gemeten tussen de loodlijnen aan de einden van de bovenste indelingslastlijn.

c) *De breedte van het schip* is de grootste breedte, gemeten op de buitenkant van de spanten, op of beneden de bovenste indelingslastlijn.

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

e) *De indompelingsgrenslijn* is een lijn, op een afstand van tenminste 76 mm. (of 3 inches) onder de aansnijding van het schottendek met het scheepsboord op dit boord getrokken gedacht.

f) *De diepgang* is de verticale afstand van de basislijn tot de indelingslastlijn, gemeten op het midden van de lengte.

g) *De permeabiliteit* van een ruimte is het percentage van de inhoud van die ruimte, dat door water kan worden ingenomen.

De inhoud van een ruimte welke zich boven de indompelingsgrenslijn uitstrekt, wordt slechts gemeten tot de hoogte dezer lijn.

h) *Het voortstuwingsgedeelte* wordt geacht zich uit te strekken van de basislijn tot de indompelingsgrenslijn en tussen de uiterste waterdichte hoofd-dwarsschotten, welke de ruimten begrenzen, bestemd voor de plaatsing van hoofd- en hulpvoortstuwingswerktuigen, eventueel aanwezig zijnde stoomketels en alle vaste kolenruimten.

Indien de onderbrenging van het voortstuwingsgedeelte van de normale wijze afwijkt kan de Administratie bepalen, welke ruimten daartoe moeten worden gerekend.

i) *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 4 en 5 zullen de ruimten, welke onder de indompelingsgrenslijn voor de huisvesting van en het gebruik door de bemanning zijn ingericht, als passagiersruimten worden beschouwd.

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

PARTIE B. — CLOISONNEMENT ET STABILITE

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

Règle 3.

Longueur envahissable.

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

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

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

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

Règle 4.

Perméabilité.

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

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

(i) la tranche des machines, comme définie par la Règle 2 ;

(ii) la partie du navire à l'avant de la tranche des machines ;

(iii) la partie du navire à l'arrière de la tranche des machines.

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

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

dans laquelle

j) In alle gevallen, zullen de inhouden tot buitenkant spanten en verstijvingen worden gemeten.

DEEL B. — WATERDICHTHE INDELING EN STABILITEIT.

(Deel B is alleen van toepassing op passagiersschepen, met uitzondering van Voorschrift 18, dat eveneens voor vrachtschepen geldt.)

Voorschrift 3.

Vulbare lengte.

a) De vulbare lengte voor elk punt van de scheeps-lengte worden bepaald door een wijze van berekening, waarbij de vorm, de diepgang en andere bijzondere kenmerken van het schip in aanmerking worden genomen.

b) In een schip met een doorlopend schottendek, is de vulbare lengte op een bepaald punt het grootste gedeelte der scheepslengte, dat als midden het bedoelde punt heeft en over welke lengte het schip onder de omstandigheden, welke hierna in Voorschrift 4 zijn aangenomen en omschreven, kan vollopen, zonder dat het dieper dan tot de indompelingsgrenslijn inzinkt.

c) (i) Voor een schip, dat geen doorlopend schottendek heeft, moet de vulbare lengte op enig punt worden bepaald tot een aangenomen doorlopende indompelingsgrenslijn, welke op het scheepsboord getrokken wordt gedacht op een afstand onder de aansnijding van de bovenzijde van het dek in de zijde met het boord, tot welk dek de in aanmerking komende schotten en de scheepshuid waterdicht zijn opgetrokken, welk op geen enkel punt kleiner is dan 76 mm. (of 3 inches).

(ii) Indien een aangenomen indompelingsgrenslijn over een zekere lengte op een behoorlijke afstand is gelegen onder de aansnijding van de bovenzijde van het dek in de zijde met het boord, tot welk dek de in aanmerking komende schotten zijn opgetrokken, kan de Administratie, voor zoveel de waterdichtheid van deze schotten boven de indompelingsgrenslijn onmiddellijk onder genoemd dek betreft, een beperkte vrijstelling verlenen.

Voorschrift 4.

Permeabiliteit.

a) De aangenomen omstandigheden, welke in Voorschrift 3 zijn genoemd, hebben uitsluitend betrekking op de permeabiliteit van ruimten onder de indompelingsgrenslijn.

Bij de bepaling van de vulbare lengte, moet een gelijke gemiddelde permeabiliteit worden aangenomen voor de gehele lengte van elk der navolgende gedeelten van dit schip onder de indompelingsgrenslijn.

(i) het voortstuwingsgedeelte, als omschreven in Voorschrift 2 ;

(ii) het gedeelte, gelegen vóór het voortstuwingsgedeelte ;

(iii) het gedeelte, gelegen achter het voortstuwingsgedeelte.

b) (i) Voor stoomschepen zal de gelijke, gemiddelde permeabiliteit over het gehele voortstuwingsgedeelte worden bepaald door de formule :

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

waarin

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

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

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

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

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

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

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

dans laquelle :

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

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

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

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

dans laquelle :

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

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

Dans le cas de navires assurant des services au cours desquels les cales à marchandises ne sont généralement

a = de inhoud van de passagiersruimten, als omschreven in Voorschrift 2, welke binnen de begrenzing van het voortstuwingsgedeelte onder de indompelingsgrenslijn zijn gelegen.

c = de inhoud van de tussendeaksruimten, 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.

(ii) Voor schepen, welke door verbrandingsmotoren werden voortgestuwd, zal de gelijke, gemiddelde permeabiliteit 5 groter worden genomen dan het getal, volgens de voorgaande formule verkregen.

(iii) Wanneer ten genoege van de Administratie wordt aangetoond, dat gemiddelde permeabiliteit, zoals deze door rechtstreekse berekening is bepaald, kleiner is dan die, welke door de formule wordt verkregen, mag de rechtstreeks berekende waarde worden benut. Bij dergelijke rechtstreekse berekeningen moet de permeabiliteit van passagiersruimten, gelijk deze in Voorschrift 2 zijn omschreven, gesteld worden op 95, die van alle ruimten bestemd voor de berging van lading, kolen en voorraden op 60 en die van dubbele bodem-, brandstofolie- en andere tanks op zodanige waarden, als voor elk geval door de Administratie zal worden goedgekeurd.

c) Behalve in het hierna in d) omschreven geval moet de gelijke, gemiddelde permeabiliteit over de gehele lengte van het gedeelte vóór (dan wel achter) het voortstuwingsgedeelte worden bepaald met behulp van de formule :

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

waarin :

a = de inhoud van de passagiersruimten, als omschreven in Voorschrift 2, welke onder de indompelingsgrenslijn vóór of achter het voortstuwingsgedeelte zijn gelegen ;

v = de gehele inhoud van het gedeelte van het schip, welke onder de indompelingsgrenslijn vóór (of achter) het voortstuwingsgedeelte is gelegen.

d) Voor een schip, dat ingevolge Voorschrift 22 van Hoofdstuk III meer passagiers mag vervoeren, dan waarvoor ruimte in de reddingsboten beschikbaar is, en dat aan bijzondere voorschriften volgens paragraaf d) van Voorschrift 1 van dit Hoofdstuk moet voldoen, moet de gelijke, gemiddelde permeabiliteit over de gehele lengte van het gedeelte vóór (dan wel achter) het voortstuwingsgedeelte worden bepaald met behulp van de formule :

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

waarin :

b = de inhoud van de ruimten gelegen vóór (of achter) het voortstuwingsgedeelte tussen de indompelingsgrenslijn en de bovenkant van de vrangen, de top van de dubbele bodem of van de piektanks al naar gelang de inrichting is, en die bestemd zijn en gebruikt worden voor lading, steenkolen of brandstofolie, voorraden, bagage en post, ankerkettingen en zoetwater ;

v = de gehele inhoud van het gedeelte van het schip, dat onder de indompelingsgrenslijn vóór (of achter) het voortstuwingsgedeelte is gelegen.

Indien het schip wordt gebruikt in een dienst, waarin de laadruimen in het algemeen niet door lading van

pas occupées par de fortes quantités de marchandises, il ne doit pas être tenu compte des espaces réservés aux marchandises dans le calcul de « b ».

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

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

Règle 5.

Longueur admissible des Compartiments.

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

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

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

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

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

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

L en mètres

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

L en pieds

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

enige omvang worden ingenomen, mag geen van deze ruimten voor de bepaling van de inhoud volgens « b » in aanmerking worden genomen.

e) Indien de inrichting van de gedeelten vóór of achter het voortstuwingsgedeelte afwijkt van de normale kan de Administratie toestaan of eisen, dat de gemiddelde permeabiliteit van deze gedeelten door rechtstreekse berekening wordt bepaald. Bij deze rechtstreekse berekening moet de permeabiliteit van passagiersruimten als omschreven in Voorschrift 2 worden gesteld op 95, die van ruimten welke door machinerie wordt ingenomen op 80, die ingenomen door lading, kolen en voorraden op 60 en die van dubbele bodem-, brandstofolie- en andere tanks op zodanige waarde, als voor elk geval door de Administratie zal worden goedgekeurd.

f) Indien een tussendeksafdeling tussen twee waterdichte dwarsschotten passagiers- of bemanningsruimte bevat, zal deze gehele 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 echter bedoelde passagiers- of bemanningsruimte volkomen binnen vaste stalen schotten is ingesloten, moet slechts de aldus ingesloten ruimte als passagiersruimte worden beschouwd.

Voorschrift 5.

Toelaatbare lengte van afdelingen.

a) De schepen moeten, gelet op de aard van de dienst, waarvoor zij bestemd zijn, een zo doeltreffend mogelijke waterdichte indeling hebben.

De graad van waterdichte indeling zal veranderen met de lengte van het schip en met de dienst, waarvoor het is bestemd, en wel op zodanige wijze, dat de hoogste graad van waterdichte indeling wordt verkregen voor de schepen met de grootste lengte, welke hoofdzakelijk bestemd zijn voor het vervoer van passagiers.

b) *Indelingsfactor.* — De grootst toelaatbare lengte van een afdeling, welke haar midden in enig punt van de lengte van het schip heeft, wordt uit de vulbare lengte verkregen door deze te vermenigvuldigen met een bepaalde factor, welke de *indelingsfactor* wordt genoemd.

De indelingsfactor moet afhankelijk van de lengte van het schip zijn en moet voor een gegeven lengte met de aard van de dienst, waarvoor het schip bestemd is, veranderen. Hij moet op een regelmatige wijze doorlopend afnemen :

(i) naarmate de scheepslengte toeneemt,
en

(ii) van een factor A, toepasselijk op schepen, welke hoofdzakelijk bestemd zijn voor het vervoer van lading, tot een factor B, toepasselijk 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, zoals deze in Voorschrift 2 is omschreven :

L in meters

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

L in voeten

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

L en mètres

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

L en pieds

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

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

C_s = le Critérium ;

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

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

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

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

P_1 = le produit KN ;

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

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

Si la valeur du produit KN est plus grande que la valeur de la somme de P et du volume total réel affecté aux passagers, au-dessus de la ligne de surimmersion, on peut prendre pour P_1 le plus grand des deux nombres correspondant à la somme mentionnée ci-dessus d'une part, et à la valeur de 2/3 de KN d'autre part.

Si P_1 est plus grand que P on aura

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

et dans les autres cas

$$C_s = 72 \frac{M + 2P_1}{V} \quad \text{..... (IV)}$$

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.

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

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

$$B = \frac{30,3}{L - 42} + 0,18 \quad (L = 79 \text{ en groter}) \quad \text{..... (II)}$$

L in voeten

$$B = \frac{100}{L - 138} + 0,18 \quad (L = 260 \text{ en groter}) \quad \text{..... (II)}$$

c) *Criterium van dienst*. — Voor een schip van gegeven lengte moet de betreffende indelingsfactor bepaald worden met behulp van het getal, dat het Criterium van Dienst (hieronder Criterium getal genoemd) aanduidt, zoals dit door de volgende formules (III) en (IV) wordt gegeven, waarin :

C_s = het Criterium getal ;

L = de lengte van het schip, als in Voorschrift 2 is omschreven ;

M = de inhoud van het voortstuwingsgedeelte als in Voorschrift 2 is omschreven, met daaraan toegevoegd de inhoud van alle vaste brandstofolieruimten, welke zich boven de dubbele bodem en vóór of achter het voortstuwingsgedeelte mochten bevinden ;

P = de gezamenlijke inhoud van de passagiersruimten onder de indompelingsgrenslijn, als in Voorschrift 2 is omschreven ;

V = de gehele inhoud van het schip onder de indompelingsgrenslijn ;

P_1 = KN, waarin :

N = aantal passagiers, waarvoor het schip een certificaat moet hebben,

K heeft de volgende waarden: Lengte in meters en inhouden in kubieke meters: 0,056 L; lengte in voeten en inhouden in kubieke voeten 0,6 L.

Wanneer de waarde van KN groter is dan de som van P en de gehele inhoud van de werkelijke passagiersruimten boven de indompelingsgrenslijn, moet voor P_1 die som of de waarde van 2/3 KN worden genomen, welke van de twee de grootste is.

Wanneer P_1 groter is dan P :

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

en in andere gevallen

$$C_s = 72 \frac{M + 2P_1}{V} \quad \text{..... (IV)}$$

Voor schepen, welke geen doorlopend schottendeck hebben, moeten, voor de bepaling der vulbare lengten, de inhouden tot de aangenomen indompelingsgrenslijn worden genomen.

d) *Bepalingen betreffende de waterdichte indeling van schepen, andere dan bedoeld in paragraaf e) van dit Voorschrift*. — (i) *De waterdichte indeling achter de voorpiek* van schepen met een lengte van 131 meter (of 430 voet) of groter, welke een criteriumgetal gelijk aan 23 of kleiner hebben, moet door middel van de factor A volgens formule (I) worden geregeld, die van schepen, welke criteriumgetal gelijk aan 123 of groter hebben, moet met behulp van de factor B volgens formule (II) geregeld worden en die van schepen met een criteriumgetal tussen 23 en 123 door de factor F, welke door lineaire interpolatie tussen de factoren A en B wordt bepaald, onder gebruikmaking van de 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.

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

$$S = \frac{(L \text{ en mètres})}{13} = \frac{(L \text{ en pieds})}{34}$$

$$S = \frac{3574 - 25 L}{13} = \frac{9382 - 20 L}{34}$$

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

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

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

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

$$\frac{L^2}{650} \text{ (L en mètres)} = \frac{L^2}{7.000} \text{ (L en pieds)} \quad \text{ou } 50$$

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

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

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

Wanneer de factor F kleiner is dan 0,40 en ten genoegen van de Administratie wordt aangetoond, dat het in een voortstuwingsafdeling van het schip practisch onuitvoerbaar is te voldoen aan de factor F, mag de schottenindeling van zulk een afdeling geregeld worden door middel van een grotere factor, welke echter niet groter mag zijn dan 0,40.

(ii) De waterdichte indeling achter de voorpiek van schepen met een lengte kleiner dan 131 meter (of 430 voet), doch niet kleiner dan 79 meter (of 260 voet), waarvan het criteriumgetal gelijk is aan S, waarbij S =

$$S = \frac{(L \text{ in meters})}{13} = \frac{(L \text{ in voeten})}{34}$$

$$S = \frac{3574 - 25 L}{13} = \frac{9382 - 20 L}{34}$$

moet geregeld worden door middel van de factor één; van die, waarvan het criteriumgetal 123 of groter is door de factor B vastgesteld door toepassing van de formule (II); van die, waarvan het criteriumgetal tussen S en 123 is gelegen, door de factor F, welke, door lineaire interpolatie tussen de eenheid en de factor B wordt bepaald, door middel van de formule :

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

(iii) De waterdichte indeling achter de voorpiek van schepen met een lengte kleiner dan 131 meter (of 430 voet) doch niet kleiner dan 79 meter (of 260 voet) en met een criteriumgetal, dat kleiner is dan S, en voorts van alle schepen, waarvan de lengte kleiner is dan 79 meter (of 260 voet) moet geregeld worden door middel van de factor één, tenzij in elk geval ten genoegen van de Administratie wordt aangetoond, dat dit voor enig gedeelte van het schip practisch onuitvoerbaar is, in welk geval de Administratie, nadat met alle omstandigheden rekening is gehouden, zodanige verzachting kan toestaan als gerechtvaardigd voorkomt.

(iv) De bepalingen van sub-paragraaf d) (iii) zijn mede van toepassing op schepen, van welke lengte ook die volgens het verlangde certificaat een aantal passagiers zullen mogen vervoeren, dat groter is dan 12, doch niet groter dan de waarde van

$$\frac{L^2}{650} \text{ (L in meters)} = \frac{L^2}{7.000} \text{ (L in voeten)}$$

waarbij in geen geval het getal 50 mag worden overschreden.

e) Bijzondere standaarden voor de waterdichte indeling van schepen, die ingevolge Voorschrift 22 van Hoofdstuk III, meer passagiers mogen vervoeren, dan waarvoor ruimte in de reddingsboten beschikbaar is en volgens paragraaf d) van Voorschrift I van dit Hoofdstuk aan bijzondere eisen moeten voldoen.

(i) a) De waterdichte indeling achter de voorpiek van schepen die in de eerste plaats bestemd zijn voor het vervoer van passagiers, moet worden geregeld door de factor 0,50 of door de factor welke in overeenstemming met de paragrafen c) en d) van dit Voorschrift is vastgesteld, indien deze laatste kleiner is dan 0,50.

b) Indien voor deze schepen met een lengte kleiner dan 91,5 meter (of 300 voet) ten genoegen van de Administratie wordt aangetoond, dat de toepassing van zulk een factor voor een afdeling practisch onuitvoerbaar zou zijn, kan zij toestaan, dat de lengte van deze afdeling wordt geregeld door middel van een grotere factor, mits deze de kleinst mogelijke is, welke onder de omstandigheden practisch en redelijk is.

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

a) Les dispositions du paragraphe c) de la présente Règle, relatives au Critérium de Service, doivent s'appliquer; toutefois, pour le calcul de la valeur de P_1 , K doit avoir, pour les passagers en couchettes, la plus grande des deux valeurs suivantes, soit la valeur déterminée au paragraphe c) de la présente Règle, soit 3,55 mètres cubes (ou 125 pieds cubes), et, pour les passagers non pourvus de couchettes, une valeur de 3,55 mètres cubes (ou 125 pieds cubes).

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

(ii) Voor schepen met een lengte zowel kleiner dan, gelijk aan of groter dan 91,5 meter (of 300 voet), die zekere hoeveelheden lading zullen moeten vervoeren, waardoor de toepassing van de factor gelijk aan of kleiner dan 0,50 voor de bepaling van de waterdichte indeling achter de voorpiek praktisch niet mogelijk is, moet de toe te passen standaard van indeling worden vastgesteld in overeenstemming met de navolgende subparagrafen a) tot e) waarbij de voorwaarde geldt, dat de Administratie, indien tot haar genoegen wordt aangetoond, dat strikte toepassing op praktische gronden in bepaald opzicht onredelijk zou zijn, een afwijkende plaatsing van de waterdichte schotten kan goedkeuren, indien deze gerechtvaardigd blijkt en geen afbreuk doet aan de algemene doeltreffendheid van de waterdichte indeling.

a) De bepalingen van paragraaf c) van dit Voorschrift nopens het criteriumgetal zullen van toepassing zijn, behalve, dat in de berekening van de waarde van P_1 voor passagiers waarvoor vaste slaappleatsen aanwezig zijn, K de waarde zal moeten hebben, zoals voorgeschreven is in paragraaf c) van dit Voorschrift of van 3,55 m³ (of 125 cft), welke van de twee de grootste is, en voor passagiers waarvoor geen vaste slaappleatsen aanwezig zijn, K de waarde zal moeten hebben van 3,55 m³ (of 125 kubieke voeten).

b) De factor B in paragraaf b) van dit Voorschrift zal vervangen worden door de factor BB, welke wordt bepaald door middel van de volgende formule :

$$BB = \frac{L \text{ in meters}}{17,6} + 0,20 \quad (L = 55 \text{ en groter})$$

$$BB = \frac{L \text{ in voeten}}{57,6} + 0,20 \quad (L = 180 \text{ en groter})$$

c) De waterdichte indeling achter de voorpiek van schepen met een lengte van 131 meter (of 430 voet) en groter, met een criteriumgetal van 23 of kleiner, moet geregeld worden met behulp van de factor A volgens formule (I) in paragraaf b) van dit Voorschrift; van die met een criteriumgetal van 123 of groter door middel van de factor BB volgens de formule in subparagraaf (ii) b) van deze paragraaf; en van die met een criteriumgetal tussen 23 en 123 door de factor F, welke door lineaire interpolatie tussen de factoren A en BB wordt bepaald door middel van de volgende formule :

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

behalve, dat wanneer de aldus bepaalde factor F kleiner is dan 0,50 de toe te passen factor, hetzij 0,50 hetzij gelijk moet zijn aan de berekende factor overeenkomstig de bepalingen van paragraaf d) (i) van dit Voorschrift, welke van de twee de kleinste is.

d) De waterdichte indeling achter de voorpiek van schepen met een lengte kleiner dan 131 meter (of 430 voet) maar niet kleiner dan 55 meter (of 180 voet) met een criteriumgetal gelijk aan S_1 , waarin

$$S_1 = \frac{3.712 - 25L}{19} \quad (L \text{ in meters})$$

$$S_1 = \frac{1.950 - 4L}{10} \quad (L \text{ in voeten})$$

moet geregeld worden door middel van de factor één; van die met een criteriumgetal van 123 of groter door de factor BB volgens de formule in subparagraaf (ii) b) van deze paragraaf; van die met een criteriumgetal tussen S_1 en 123 door de factor F welke wordt bepaald door lineaire

par interpolation linéaire entre l'unité et le facteur BB, au moyen de la formule :

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

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

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

Règle 6.

Prescriptions spéciales relatives au Compartimentage.

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

(i) que la muraille du navire s'étende sur toute la longueur du navire jusqu'au pont correspondant à la ligne de surimmersion la plus haute et que toutes les ouvertures dans le bordé extérieur au-dessous de ce pont sur toute la longueur du navire soient considérées comme étant, au regard de la Règle 13, au-dessous de la ligne de surimmersion.

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

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

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

interpolatie tussen de eenheid en de factor BB, door middel van de formule :

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

behalve, dat in elk van de twee laatste gevallen wanneer de aldus bepaalde factor kleiner is dan 0,50, de waterdichte indeling geregeld mag worden door middel van een factor welke niet groter is dan 0,50.

e) *De waterdichte indeling achter de voorpiek* van schepen met een lengte kleiner dan 131 meter (of 430 voet) maar niet kleiner dan 55 meter (of 180 voet) met een criteriumgetal kleiner dan S_1 en van alle schepen met een lengte kleiner dan 55 meter (of 180 voet) moet geregeld worden door middel van de factor één, tenzij ten genoegen van de Administratie wordt aangetoond, dat dit voor bepaalde afdelingen praktisch onuitvoerbaar is, in welk geval de Administratie, nadat met alle omstandigheden rekening is gehouden, voor zulke afdelingen zodanige verzachting kan toestaan als gerechtvaardigd voorkomt, onder het voorbehoud, dat de lengte van de achterste afdeling en voorzoveel mogelijk die van de voorste afdelingen (tussen de voorpiek en de achterkant van de voortstuwingsruimte) de vulbare lengten niet zullen overschrijden.

Voorschrift 6.

Bijzondere bepalingen nopens de waterdichte indeling.

a) Wanneer men uit de omstandigheid, dat in een gedeelte of in gedeelten van een schip de waterdichte schotten tot een hoger gelegen dek zijn opgetrokken, dan in de overblijvende gedeelten of in het overblijvende gedeelte van het schip, voor de berekening van de vulbare lengten voordeel wil trekken, mogen voor elk gedeelte, waar zulks het geval is, afzonderlijke indompelingsgrenslijnen worden gebruikt mits :

(i) de scheepszijden over de gehele lengte van het schip zijn opgetrokken tot aan het dek waarmee de bovenste indompelingsgrenslijn correspondeert en voor de toepassing van Voorschrift 13 alle openingen in de scheepshuid beneden dit dek over de gehele lengte van het schip beschouwd worden als te zijn openingen beneden de indompelingsgrenslijn; en

(ii) de lengte van elk der beide afdelingen ter plaatse waar het schottendek trapsgewijs verspringt de toelaatbare lengte, rekening houdende met hun respectievelijke indompelingsgrenslijnen, niet overschrijdt en dat daarenboven hun gezamenlijke lengte niet groter is dan tweemaal de toelaatbare lengte gebaseerd op de laagst gelegen indompelingsgrenslijn.

b) (i) Een afdeling mag langer zijn dan de toelaatbare lengte, zoals deze volgens de bepalingen van Voorschrift 5 is berekend, mits de gezamenlijke lengte van elk paar aangrenzende afdelingen, waarvan de bedoelde afdeling deel uitmaakt, noch groter is dan de vulbare lengte, noch groter dan het tweevoud van de toelaatbare lengte, welke van de twee de kleinste is.

(ii) Indien één van de twee aangrenzende afdelingen binnen het voortstuwingsgedeelte is gelegen en de tweede is gelegen buiten het voortstuwingsgedeelte, en de gemiddelde permeabiliteit van het gedeelte van het schip, waarin de tweede afdeling is gelegen, niet overeenkomt met die van het voortstuwingsgedeelte, moet de gezamenlijke lengte van de beide afdelingen geregeld worden volgens de gemiddelde waarde van de permeabiliteiten van elk van beide gedeelten van het schip, waarin de afdelingen zijn gelegen.

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

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

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

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

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

(i) La longueur combinée des deux compartiments séparés par la cloison en question n'excède pas 90 pour cent de la longueur envahissable ou deux fois la longueur admissible, avec la réserve, toutefois, que pour les navires ayant un facteur de cloisonnement supérieur à 0,9 la longueur totale des deux compartiments en question ne dépasse pas la longueur admissible.

(ii) Un compartimentage supplémentaire est prévu par le travers de la baïonnette pour maintenir le même degré de sécurité que si la cloison était plane.

(iii) Le compartiment au-dessus duquel s'étend la baïonnette ne dépasse pas la longueur admissible correspondant à une ligne de surimmersion prise 76 mm. (3 pouces) au-dessous de la baïonnette.

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

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

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

(iii) Wanneer de beide aangrenzende afdelingen verschillende indelingsfactoren hebben, zal de gezamenlijke lengte naar evenredigheid worden bepaald.

c) In schepen met een lengte van 131 meter (of 430 voet) of groter, zal een van de hoofddwarsschotten achter de voorpiek worden aangebracht op een afstand van de vóór-loodlijn, welke niet groter is dan de toelaatbare lengte.

d) In een hoofddwarsschot mag een nis voorkomen, mits alle delen van de nis binnenwaarts zijn gelegen van vertikale vlakken aan beide zijden van het schip, welke op een afstand van de huidbeplating liggen, gelijk aan één vijfde van de scheepsbreedte, als in Voorschrift 2 is omschreven, waarbij die afstand loodrecht op het vlak van kiel en stevens ter hoogte van de bovenste indelingslastlijn wordt gemeten.

Elk deel van een nis, dat buiten deze begrenzing ligt, moet worden behandeld als een deel van een schot hetwelk trapsgewijze verspringt, zodat het volgende lid daarop van toepassing is.

e) Een hoofddwarsschot mag trapsgewijze verspringen mits :

(i) de gezamenlijke lengte van de beide afdelingen, welke door het verspringende schot worden gescheiden, 90 percent van de vulbare lengte, dan wel tweemaal de toelaatbare lengte niet overschrijdt, behalve, dat in schepen met een indelingsfactor welke groter is dan 0,9 de gezamenlijke lengte van de beide betreffende afdelingen, niet groter dan de toelaatbare lengte mag zijn.

(ii) een aanvulling van de waterdichte indeling ter verkrijging van dezelfde mate van veiligheid, als bij een vlak schot, aanwezig is.

(iii) de lengte van de afdeling over welke het horizontale deel van het verspringende schot zich uitstrekt niet groter is dan de toelaatbare lengte behorende bij een indompelingsgrenslijn, welke 76 mm. (of 3 inches) beneden de aansnijding van dat horizontale deel van het schot met de scheepshuid op het boord is gedacht.

f) Wanneer een hoofddwarsschot van een nis is voorzien, dan wel trapsgewijze verspringt, moet het, ter bepaling van de waterdichte indeling, door een gelijkwaardig vlak schot worden vervangen.

g) Indien de afstand tussen twee opvolgende hoofddwarsschotten of tussen de daarmede gelijkwaardige vlakke schotten, dan wel de afstand tussen de dwarsvlakken, gaande door de dichtst bij elkaar liggende gedeelten van de trapsgewijs verspringende schotten, minder is dan 3,05 meter (of 10 voet) vermeerderd met 3 percent van de lengte van het schip, of 10,67 meter (of 35 voet) indien dit kleiner is, zal slechts één dezer schotten volgens de bepalingen van Voorschrift 5 beschouwd worden deel uit te maken van de waterdichte indeling van het schip.

h) Wanneer een dwarsscheepse waterdichte hoofdafdeling plaatselijk onderverdeeld is en ten genoegen van de Administratie kan worden aangetoond, dat bij veronderstelde beschadiging in de zijde, welke zich uitstrekt over een lengte van 3,05 meter (of 10 voet) vermeerderd met 3 t.h. van de lengte van het schip, de gehele inhoud van de hoofdafdeling niet volloopt, kan naar verhouding een vergroting van de anders voorgeschreven toelaatbare lengte worden toegekend. In een dergelijk geval mag het aanwezig veronderstelde drijfvermogen aan de onbeschadigde zijde niet groter zijn dan dat aan de beschadigde zijde.

Règle 7.*Stabilité des navires en cas d'avarie.*

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

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

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

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

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

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

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

en choisissant pour les deux derniers nombres celui qui entraîne les exigences les plus sévères.

d) On suppose que les dimensions minima de l'avarie considérée sont les suivantes :

(i) *Etendue longitudinale*: la plus petite des deux valeurs : 3,05 mètres (ou 10 pieds), plus 3 p.c. de la longueur du navire au 10,67 mètres (ou 35 pieds).

(ii) *Etendue transversale* (mesurée de la muraille du navire vers l'intérieur et perpendiculairement au plan diamétral au niveau de la ligne de charge maximum de compartimentage : une distance d'un cinquième de la largeur du navire, telle que définie dans la Règle 2.

(iii) *Etendue verticale* : de la face supérieure du double-fond jusqu'à la ligne de surimmersion.

(iv) Si une avarie d'une étendue inférieure à celle indiquée dans les alinéas précédents (i), (ii) et (iii) entraîne des conditions plus sévères du point de vue de la bande, ou de la hauteur métacentrique résiduelle, une telle avarie sera adoptée comme hypothèse des calculs.

Voorschrift 7.*Stabiliteit van schepen in beschadigde toestand.*

a) De stabiliteit in onbeschadigde toestand moet in alle voorkomende omstandigheden van beladen toereikend zijn, opdat het schip de eindtoestand na het lek worden van enige hoofdafdeling, waarvan de lengte binnen die van de vulbare lengte blijft, kan doorstaan.

Wanneer twee aangrenzende hoofdafdelingen zijn gescheiden door een schot, dat trapsgewijs verspringt volgens de bepalingen van subparagraaf e) (i) van Voorschrift 6, moet de stabiliteit in onbeschadigde toestand voldoende zijn om het hoofd te kunnen bieden aan het lek worden van deze twee aan elkaar grenzende hoofdafdelingen.

Wanneer de voorgeschreven indelingsfactor gelijk aan of kleiner is dan 0,50 moet de stabiliteit in onbeschadigde toestand voldoende groot zijn, opdat het schip het lek worden van elke twee aan elkaar grenzende hoofdafdelingen kan doorstaan.

b) (i) Aan de bepalingen van paragraaf a) van dit Voorschrift moet worden voldaan door berekeningen in overeenstemming met de navolgende paragrafen c), d) en f), waarbij de afmetingen en de bijzondere kenmerken van het schip, zomede de inrichting en de vorm van de beschadigde afdelingen in aanmerking zijn genomen. Bij het maken van deze berekeningen wordt aangenomen, dat het schip voor de stabiliteit in de ongunstigste voorkomende bedrijfstoestand verkeert.

(ii) Wanneer voorgesteld wordt dekken, een dubbele huid of langsschotten van een zodanige dichtheid aan te brengen, dat deze het overvloeien van water in ernstige mate belemmeren, moet de Administratie zich er van overtuigen, dat de invloed hiervan op de berekeningen nauwkeurig is nagegaan.

c) Voor het maken van berekeningen voor lekstabiliteit moeten de navolgende inhouds- en oppervlaktepermeabiliteiten worden toegepast :

Ruimten	Permeabiliteit
Ingenomen door lading, kolen of voorraden	60
Ingenomen voor verblijven	95
Ingenomen door machinerieën	85
Bestemd voor vloeistoffen	0 of 95 (*)

(*) Welke van de twee de zwaarste eis is.

d) Als minimum omvang van de beschadiging zal worden aangenomen :

(i) *Langsscheeps*: 3,05 meter (of 10 voet) vermeerderd met 3 procent van de lengte van het schip, of 10,67 meter (of 35 voet), welke van de twee de kleinste is.

(ii) *Dwersscheeps*: (binnenboord gemeten vanaf de scheepshuid loodrecht op het vlak van kiel en tevens ter hoogte van de bovenste indelingslastlijn): een afstand van een vijfde van de breedte van het schip, zoals omschreven in Voorschrift 2.

(iii) *Verticaal*: Van de top van de dubbele bodem tot de indompelingsgrenslijn.

(iv) Wanneer enige beschadiging van kleinere omvang dan in de voorgaande subparagrafen (i), (ii) en (iii) genoemd een gevaarlijker toestand met betrekking tot slagzij of verlies aan metacenter hoogte zou veroorzaken moet deze beschadiging in de berekeningen in acht worden genomen.

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

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

(i) En cas d'envahissement symétrique, la hauteur métacentrique résiduelle devra être positive, sauf dans des cas particuliers pour lesquels l'Administration a la faculté d'accepter une hauteur métacentrique négative (navire droit) pourvu que la bande qui en résulte soit inférieure à sept degrés.

(ii) Dans le cas d'un envahissement dissymétrique, la bande totale ne doit pas excéder sept degrés, sauf dans certains cas spéciaux, pour lesquels l'Administration peut autoriser une bande supplémentaire, résultant de l'envahissement dissymétrique, pourvu que, en aucun cas, la bande totale dans le stade final n'excède pas quinze degrés.

(iii) En aucun cas, la ligne de surimmersion ne doit être immergée dans le stade final de l'envahissement. S'il est considéré comme probable, que la ligne de surimmersion se trouve immergée au cours d'un stade intermédiaire de l'envahissement, l'Administration peut exiger toutes études et dispositions qu'elle jugera nécessaires pour la sécurité du navire.

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

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

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

Règle 8.

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

a) (i) Un navire doit être pourvu d'une cloison de coqueron avant ou d'abordage qui doit être étanche jusqu'au pont de cloisonnement. Cette cloison doit être placée à une distance de la perpendiculaire avant égale au moins

e) Onsymmetrisch vollopen moet zoveel mogelijk beperkt worden door doeltreffende inrichtingen. Bijzondere dwarsscheepse overvloeinrichtingen, zo deze zijn aangebracht, zijn met de maximum slagzij vóór de overvloeijing tot stand gekomen is, aan de goedkeuring van de Administratie onderworpen. Doelmatige gebruiksaanwijzingen voor deze inrichtingen, moeten ter beschikking van de kapitein worden gesteld.

f) Ten aanzien van de toestand waarin het schip zich bevindt na beschadiging en nadat overvloeimaatregelen getroffen zijn, geldt het volgende :

(i) Bij symmetrisch vollopen moet de metacenterhoogte in de eindtoestand positief zijn, doch de Administratie kan in bijzondere gevallen genoeg nemen met een negatieve metacenterhoogte (in rechte stand) indien de slagzij niet meer bedraagt dan zeven graden.

(ii) Bij onsymmetrisch vollopen mag de totale slagzij niet groter zijn dan zeven graden, doch de Administratie kan in bijzondere gevallen een grotere slagzij toestaan, indien een kenterend moment door onsymmetrisch vollopen optreedt; in geen geval mag deze slagzij in de eindtoestand echter groter zijn dan vijftien graden.

(iii) Onder geen beding mag de indompelingsgrenslijn in de eindtoestand onder water komen. Indien met de mogelijkheid rekening moet worden gehouden, dat de indompelingsgrenslijn gedurende het vollopen tijdelijk onder water komt, kan de Administratie zulke onderzoeken en maatregelen voorschrijven als zij noodzakelijk acht voor de veiligheid van het schip.

g) Aan de kapitein van het schip moeten de gegevens ter beschikking worden gesteld welke nodig zijn om in alle voorkomende omstandigheden van beladen, voor een voldoende stabiliteit in onbeschadigde toestand te kunnen zorgdragen, opdat het schip de meest gevaarlijke beschadiging zal kunnen doorstaan. De kapitein van een schip, waarvoor ingeval van beschadiging dwarsscheeps overvloeien noodzakelijk is, moet worden ingelicht omtrent de stabiliteitsvoorwaarden waarop de slagzij berekeningen zijn gebaseerd en worden gewaarschuwd, dat in geval van ongunstiger beladingstoestand bij beschadiging een overmatige slagzij zal kunnen optreden.

h) (i) Een Administratie mag geen verzachting in de eisen voor lekstabiliteit in overweging nemen, tenzij aangetoond wordt, dat de metacenterhoogte in onbeschadigde toestand in enige omstandigheid van beladen, nodig om te kunnen voldoen aan die eisen, veel te groot is voor de voorgenomen dienst.

(ii) Verzachting van de eisen voor lekstabiliteit mag slechts in uitzonderingsgevallen worden toegestaan onder voorwaarde, dat ten genoegen van de Administratie kan worden aangetoond, dat de afmetingen, inrichtingen en andere karakteristieke eigenschappen van het schip de meest gunstige zijn voor de stabiliteit na het lek worden, welke op praktische en aannemelijke gronden in het bijzondere geval kan worden aangenomen.

Voorschrift 8.

Piek-schotten, schotten, welke het voortstuwingsgedeelte begrenzen, astunnels, enz.

a) (i) Elk schip moet een voorpiek- of aanvaringsschot hebben, dat tot het schottendeck waterdicht opgetrokken moet zijn. Dit schot moet op een afstand niet kleiner dan 5 percent van de lengte van het schip en niet groter dan

à 5 p.c. de la longueur du navire et au plus à 3,05 mètres (ou 10 pieds) plus 5 p.c. de la longueur du navire.

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

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

c) Dans tous les cas, les tubes de sortie d'arbres arrière doivent être enfermés dans des espaces étanches de volume modéré. Le presse-étoupe arrière doit être placé dans un tunnel étanche ou dans un autre espace étanche séparé du compartiment des tubes de sortie d'arbres arrière et d'un volume assez réduit pour qu'il puisse être rempli par une fuite du presse-étoupe sans que la ligne de surimmer-sion soit immergée.

Règle 9.

Doubles-fonds.

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

(i) Les navires dont la longueur est au moins égale à 61 mètres (ou 200 pieds) et inférieure à 76 mètres (ou 249 pieds) doivent être pourvus d'un double-fond s'étendant au moins depuis l'avant de la tranche des machines jusqu'à la cloison du coqueron avant ou aussi près que pratiquement possible de cette cloison.

(ii) Les navires dont la longueur est au moins égale à 76 mètres (ou 249 pieds) et inférieure à 100 mètres (ou 330 pieds) doivent être pourvus de doubles-fonds au moins en dehors de la tranche des machines. Ces doubles-fonds doivent s'étendre jusqu'aux cloisons des coquerons avant et arrière aussi près que pratiquement possible de ces cloisons.

(iii) Les navires dont la longueur est égale ou supérieure à 100 mètres (ou 330 pieds) doivent être pourvus au milieu d'un double-fond s'étendant jusqu'aux cloisons des coquerons avant et arrière ou aussi près que pratiquement possible de ces cloisons.

b) Là où un double-fond est exigé, il doit se prolonger en abord vers la muraille de manière à protéger efficacement les bouchains. Cette protection sera considérée comme satisfaisante si aucun point de la ligne d'intersection de l'arête extérieure de la tôle de 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 droite inclinée à 25° sur l'horizontale et menée par le sommet inférieur correspondant du rectangle circonscrit à la maîtresse section.

3,05 meter (of 10 voet) vermeerderd met 5 percent van de lengte van het schip van de vóórloodlijn zijn aangebracht.

(ii) Indien het schip een lange bovenbouw op het voorschip heeft, moet het voorpiekschot doorlopen 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 tenminste 5 percent van de lengte van het schip van de vóórloodlijn is verwijderd en het gedeelte van het dek, dat de trapsgewijze verspringing vormt, deugdelijk dicht is tegen weer en wind.

b) Een achterpiekschot en schotten, welke het voortstuwingsgedeelte, als aangegeven in Voorschrift 2, van de vracht- en passagiersruimten vóór en achter afscheiden, moeten 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 indeling betreft, niet wordt verminderd.

c) In elk geval moeten de schroefaskokers in waterdichte afdelingen van doelmatige grootte ingesloten zijn. De pakkingsbus moet geplaatst zijn binnen een waterdichte astunnel of andere waterdichte ruimte afgescheiden van de afdeling, waarin de schroefaskoker is ingesloten en van zodanige inhoud, dat, wanneer deze door lekkage van de pakkingsbus zou vollopen, de indompelingsgrenslijn niet onder water komt.

Voorschrift 9.

Dubbele bodems.

a) Een dubbele bodem behoort zich uit te strekken van het voorpiekschot tot het achterpiekschot, voor zover dit praktisch uitvoerbaar en verenigbaar is met de inrichting en de juiste behandeling van het schip.

(i) Schepen, welker lengte ten minste gelijk is aan 61 meter (of 200 voet) en kleiner is dan 76 meter (of 249 voet) moeten van een dubbele bodem zijn voorzien, welke zich ten minste uitstrekt van het voortstuwingsgedeelte tot het voorpiekschot of tot een punt, dat zó dicht daarbij gelegen is, als praktisch mogelijk is.

(ii) Schepen, welker lengte ten minste gelijk is aan 76 meter (of 249 voet) en kleiner is dan 100 meter (of 330 voet) moeten althans buiten het voortstuwingsgedeelte, van een dubbele bodem, welke zich tot vóór- en tot achterpiekschot uitstrekt of tot punten, zo dicht daarbij gelegen als praktisch mogelijk is, zijn voorzien.

(iii) Schepen, welker lengte 100 meter (of 330 voet) of meer bedraagt, moeten over de gehele lengte voorzien zijn van een dubbele bodem, welke zich tot het vóór- en achterpiekschot uitstrekt of tot punten, zo dicht daarbij gelegen, als praktisch mogelijk is.

b) Waar een dubbele bodem is voorgeschreven, moet deze zich zodanig tot het scheepsboord uitstrekken, dat het vlak tot de ronding van de kimmén beschermd is. Zodanige bescherming zal voldoende worden geacht, indien de lijn van aansnijding van de kantplaat met de huid in enig deel niet lager ligt dan een horizontaal vlak, dat gaat door het punt van aansnijding tussen de spantlijn op het grootspant en een dwarsscheepse 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.

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

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

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

Règle 10.

Détermination, Marquage et Inscription des Lignes de charge de Compartimentage.

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

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

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

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

c) Kleine lenswaterputten, welke voor de plaatsing van de zuigflessen der lensleiding in de dubbele bodem zijn aangebracht, mogen niet dieper zijn dan nodig is. Hun bodem mag in geen geval komen op een afstand, welke kleiner is dan 457 millimeter (of 18 inches) van het scheepsvlak of van de binnenste aansnijding van de kantplaat. Intussen mag aan het achtereind van de astunnel van schroefschepen een lenswaterput tot de huid doorlopen. Andere putten (b.v. voor smeerolie onder de hoofdwerktuigen voor de voortstuwing) kunnen door de Administratie worden goedgekeurd, indien haar kan worden aangetoond, dat de inrichting overeenkomstige beveiliging biedt als die, welke een dubbele bodem in overeenstemming met dit Voorschrift geeft.

d) Geen dubbele bodem behoeft te worden aangebracht ter plaatse van waterdichte afdelingen van matige afmeting, welke uitsluitend gebruikt worden voor het vervoer van vloeistoffen, onder het voorbehoud, dat de veiligheid van het schip bij een bodem- of zijbeschadiging naar het oordeel van de Administratie niet wordt verminderd.

e) Voor schepen op welke de bepalingen van paragraaf d) van Voorschrift 1 van dit Hoofdstuk van toepassing zijn en welke een geregelde lijndienst onderhouden binnen de begrenzing van een korte internationale reis, zoals omschreven is in paragraaf a) van Voorschrift 2 van Hoofdstuk III, kan de Administratie dispensatie verlenen van de eis, dat een dubbele bodem aanwezig moet zijn. voorzoveel betreft enig deel van het schip waarvoor de waterdichte indeling is geregeld door middel van een factor welke niet groter is dan 0,50, indien tot haar genoeg is aangetoond, dat het aanbrengen van een dubbele bodem in dat deel niet verenigbaar zou zijn met de eisen, welke de algemene inrichting en een goede uitoefening van de dienst van het schip stellen.

Voorschrift 10.

Vaststellen, merken en aantekenen van indelingslastlijnen.

a) Teneinde te bevorderen dat de vereiste graad van waterdichte indeling gehandhaafd blijft, zal een lastlijn, overeenkomend met de diepgang goedgekeurd als behorende bij deze waterdichte indeling, 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 weer voor het bergen van lading te worden gebruikt, is het, indien de reders zulks wensen, geoorloofd, één of meer extra lastlijnen te bepalen en merken daarvoor te plaatsen welke lastlijnen overeen komen met de diepgangen, welke door de Administratie voor de verschillende gebruikstoestanden zullen worden goedgekeurd, als behorend bij de waterdichte indeling.

b) De indelingslastlijnen, welke zijn vastgesteld en gemerkt, moeten in het Veiligheidscertificaat worden aangekend en moeten onderscheiden worden door de aanwijzing C.1. voor de 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.

c) De uitwatering, welke met elk van deze lastlijnen overeenkomt zal op dezelfde plaats en van dezelfde deklijn worden gemeten als de uitwatering, welke volgens het Internationaal Verdrag betreffende de Uitwatering 1930 wordt bepaald.

d) De uitwatering, welke met elke goedgekeurde indelingslastlijn overeenstemt en de gebruikstoestanden waarvoor deze zijn goedgekeurd, moeten duidelijk in het Veiligheidscertificaat zijn aangekend.

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

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

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

Règle 11.

Construction et Epreuves initiales des Cloisons étanches.

a) Les cloisons étanches de compartimentage, qu'elles soient transversales ou longitudinales, doivent être construites, de manière à pouvoir supporter, avec une marge de résistance convenable, la pression due à une colonne d'eau s'élevant jusqu'à la ligne de surimmersion par le travers de chacune d'elles. La construction de ces cloisons doit donner satisfaction à l'Administration.

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

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

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

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

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

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

e) In geen geval zal een 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 het Internationaal Verdrag betreffende de Uitwatering 1930.

f) Welke ook de plaats moge zijn voor het schotten-uitwateringsmerk, in geen geval zal een schip zodanig beladen mogen worden, dat het uitwateringsmerk, hetwelk past bij het jaargetijde en het vaargebied, zoals dat volgens het Internationaal Verdrag betreffende de Uitwatering 1930 is bepaald, onder water komt.

g) In geen geval zal een schip zodanig geladen mogen zijn dat het schotten-uitwateringsmerk, hetwelk past bij desbetreffende reis- en gebruikstoestand in zout water onder water komt.

Voorschrift 11.

Constructie en eerste beproeving van waterdichte schotten, enz.

a) Waterdichte indelingsschotten, hetzij langsscheepse, hetzij dwarsscheepse, moeten op zodanige wijze worden samengesteld, dat zij in staat zullen zijn met een passende graad van zekerheid de druk te weerstaan, overeenkomend met een kolom water tot de hoogte van de indompelingsgrenslijn ter plaatse van elk schot. De samenstelling van deze schotten zal ten genoegen van de Administratie moeten zijn.

b) (i) Trapsgewijze sprongen en nissen in schotten moeten waterdicht en even sterk zijn als het schot moet zijn ter plaatse, waar elk onderdeel is aangebracht.

(ii) 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.

c) Het beproeven van hoofdafdelingen 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.

d) De voorpiek, de dubbele bodems, met inbegrip van kokervormige kielconstructies (duct keels) en de binnenhuiden moeten aan een waterdruk tot de hoogte van de indompelingsgrenslijn worden onderworpen.

e) Tanks, welke bestemd zijn om vloeistoffen te bevatten en welke deel uitmaken van de waterdichte indeling van het schip, moeten worden beproefd met een waterdruk, welke overeenkomt met een kolom water tot de bovenste indelingslastlijn, dan wel met een kolom water tot een vlak, gelegen op twee-derde van de holte van de bovenkant kiel tot de indompelingsgrenslijn, gemeten ter plaatse van deze tanks, waarbij de hoogste van beide kolommen moet worden gekozen, doch de kolom water mag in geen geval geringer zijn dan 0,92 meter (of 3 voet) boven de bovenkant van de tank.

f) De beproevingen bedoeld in de paragrafen d) en e) dienen om de waterdichtheid van de tot de waterdichte indeling behorende constructies te verzekeren en niet ter vaststelling van de geschiktheid tot het bergen van voorraden, brandstofolie of anderzins, waarvoor een zwaardere beproeving geëist wordt, welke afhankelijk is van de hoogte tot welke de vloeistof in de tank of tankaansluitingen kan stijgen.

Règle 12.**Ouvertures dans les Cloisons étanches.**

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Voorschrift 12.**Openingen in waterdichte schotten.**

a) Het aantal openingen in waterdichte schotten moet beperkt worden tot het minimum, dat verenigbaar is met de algemene inrichting en de goede uitoefening van de dienst van het schip; deze openingen moeten voorzien zijn van voldoende middelen tot afsluiting.

b) (i) Wanneer pijpen, spui pijpen, kabels voor electrisch licht, enz., door de waterdichte schotten worden gevoerd, moeten maatregelen worden getroffen om de waterdichtheid dezer schotten te verzekeren.

(ii) Afsluiters en kranen, welke geen deel uitmaken van een pijpleidingssysteem, mogen in waterdichte schotten niet voorkomen.

c) (i) Deuren, mangaten of toegangsoopeningen mogen niet voorkomen :

a) in het aanvaringsschot onder de indompelingsgrenslijn;

b) in waterdichte dwarsschotten, welke een laadruim afscheiden van een belendend laadruim of van een vast of reservekolenruim, behalve in gevallen als aangegeven in paragraaf g) van dit Voorschrift.

(ii) Behalve als aangegeven in subparagraaf c) (iii) hiernavolgend mag het aanvaringsschot onder de indompelingsgrenslijn door niet meer dan één pijpopening doorboord zijn, teneinde de vloeistof in de voorpiektank te kunnen behandelen, mits de pijp is voorzien van een neerschroefbare afsluitklep, welke boven het schottendek bewogen kan worden, terwijl de klepkast in de voorpiek tegen het aanvaringsschot bevestigd moet zijn.

(iii) Wanneer de voorpiek verdeeld is voor de berging van twee verschillende soorten vloeistoffen, kan de Administratie toestaan, dat het aanvaringsschot onder de indompelingsgrenslijn door twee pijpopeningen doorboord wordt, elk voorzien van de afsluitklep met verdere inrichting, zoals in de voorafgaande subparagraaf c) (ii) is voorgeschreven, mits de Administratie overtuigd is, dat er op praktische gronden geen andere oplossing is, waarbij een tweede pijpopening overbodig is en dat in verband met de aanvullende onderverdeling van de voorpiek, de veiligheid van het schip blijft gehandhaafd.

d) (i) Waterdichte deuren, welke in schotten tussen vaste en reserve kolenruimen zijn aangebracht, moeten steeds toegankelijk zijn, behalve in gevallen als vermeld in subparagraaf i) (ii) voor zoveel tussendekskolenschuifdeuren betreft.

(ii) Door middel van schermen of anderszins moeten bevredigende voorzieningen worden getroffen ten einde te verhinderen dat de sluiting van waterdichte kolenschuifdeuren door steenkolen wordt belet.

e) Binnen het voortstuwingsgedeelte en met uitzondering van kolenschuif- en astunneldeuren mag niet meer dan één deur in elk hoofddwarsschot aanwezig zijn. Deze deuren moeten schuifdeuren zijn en de drempels moeten zo hoog zijn gelegen, als practisch mogelijk is. Indien dit op een bevredigende wijze mogelijk is moet de bewegingsinrichting voor handkracht welke boven het schottendek bediend kan worden, buiten het machinekamer-gedeelte aangebracht zijn.

f) (i) Slechts scharnierdeuren, schuifdeuren en deuren van een tenminste daarmede gelijkwaardig type, met uitsluiting van deuren, welke alleen door middel van bouten worden bevestigd en deuren, welke door het eigen gewicht of door middel van een valgewicht gesloten moeten worden, zijn toegelaten.

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

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

(iv) Lorsqu'il est prévu qu'une porte doit être fermée au moyen d'une source d'énergie, d'un poste central de manœuvre, le mécanisme doit être disposé de manière à permettre la commande de la porte sur place au moyen de la même source d'énergie. La porte devra se refermer automatiquement si, après avoir été fermée du poste de commande central, elle est ouverte sur place. De même, il doit exister sur place un moyen de la maintenir fermée sans qu'elle puisse être ouverte par le poste de commande central. Des poignées de manœuvre locale, communiquant avec le mécanisme mû par une source d'énergie, doivent être prévues de chaque côté de la cloison et doivent être disposées de telle façon qu'une personne passant par la porte puisse maintenir les deux poignées dans la position ouverte. De telles portes mues par une source d'énergie doivent être munies d'une commande à main manœuvrable de la porte elle-même et d'un point accessible au-dessus du pont de cloisonnement. A cette dernière position, la commande à main sera manœuvrée par un mouvement de manivelle à rotation continue. Des dispositions doivent être prises pour avertir par un signal sonore que la porte est sur le point de se fermer; l'intervalle de temps entre le signal et le mouvement de la porte doit être suffisant pour assurer toute sécurité.

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

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

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

(ii) Een scharnierdeur moet van knevels, welke aan beide zijden van het schot kunnen worden bewogen, zijn voorzien.

(iii) Een schuifdeur mag voor horizontale of verticale beweging zijn ingericht. Indien een dergelijke deur slechts met de hand beweegbaar behoeft te zijn, moet de bewegingsinrichting zodanig zijn, dat de deur ter plaatse en bovendien op een toegankelijke plaats boven het schot-tendek kan worden behandeld.

(iv) Wanneer een deur van een centraal punt uit werktuiglijk bediend moet kunnen worden, moet de bewegingsinrichting zodanig zijn, dat de deur ook ter plaatse werktuiglijk bewogen kan worden. De inrichting moet zodanig zijn, dat de deur automatisch weer wordt gesloten, indien zij, nadat zij van het centrale punt uit is gesloten, ter plaatse wordt geopend, en voorts zodanig, dat ter plaatse de mogelijkheid bestaat haar gesloten te houden, zonder dat zij van het centrale punt uit geopend kan worden. Aan beide zijden van het schot moeten met de werktuiglijke bewegingsinrichting verbonden contrôlehefbomen aanwezig zijn, zodat personen, die de deuropening passeren, deze in de open stand kunnen houden. Zulke werktuiglijk bewogen deuren moeten zijn voorzien van een handbeweging welke zowel bij de deur, als op een toegankelijke plaats boven het schottendek kan worden behandeld. Op deze laatste plaats moet de handbewegingsinrichting bediend worden door middel van een handwiel. Een geluidsignaal moet waarschuwen, voordat de deur sluit; het signaal moet met een veilig tijdsverschil aan de beweging van de deur voorafgaan.

(v) De deuren van elke 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.

g) (i) Waterdichte draaideuren kunnen slechts worden toegelaten in de gedeelten van het schip, welke bestemd zijn voor de passagiers, voor de bemanning en voor dienst-ruimten, mits zij zijn aangebracht boven een dek, waarvan de onderzijde op het laagste punt in de zijde ten minste 2,13 meter of 7 voet boven de bovenste indelingslastlijn ligt; deze deuren mogen niet worden aangebracht in zodanige ruimten, welke onder zulk een dek zijn gelegen.

(ii) Waterdichte draaideuren van bevredigende constructie kunnen in schotten welke tussendeks laadruimten van elkaar scheiden, worden toegelaten mits zij op het hoogst mogelijke niveau worden aangebracht dat verenigbaar is met de eisen welke uit de practische overwegingen aan de verbinding moeten worden gesteld. De buitenste verticale zijde van zulke deuren mag niet gelegen zijn op een afstand van de huidbeplating, welke minder bedraagt dan een vijfde van de scheepsbreedte als in Voorschrift 2 is omschreven, waarbij die afstand loodrecht op het vlak van kiel en tevens ter hoogte van de bovenste indelingslastlijn wordt gemeten. Deze deuren moeten gesloten worden, vóórdat de reis begint en tijdens de vaart gesloten blijven; de tijdstippen, waarop deze deuren in de haven worden geopend en, voordat het schip de haven verlaat, worden gesloten, moeten in een dagboek hetwelk daartoe door de Administratie wordt aangewezen, worden ingeschreven. Wanneer wordt voorgesteld dergelijke deuren aan te brengen, moet de Administratie in het bijzonder hun aantal en inrichting nagaan en van de reder een verklaring vorderen waarin deze de absolute noodzakelijkheid van deze deuren vaststelt.

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

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

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

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

- a) si le critérium n'excède pas 30, toutes les portes étanches à glissières peuvent être manœuvrées à la main seulement;
- b) si le critérium excède 30, toutes les portes étanches à glissières doivent être manœuvrées au moyen d'une source d'énergie;
- c) sur tout navire, quel que soit son critérium de service, s'il n'y a qu'une porte étanche, en dehors de la porte du tunnel, et qu'elle se trouve dans la tranche des machines, l'Administration peut autoriser ces deux portes à être manœuvrées à main seulement.

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

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

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

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

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

h) Alle overige waterdichte deuren moeten schuifdeuren zijn.

i) (i) Wanneer waterdichte deuren, welke somtijds op zee geopend moeten worden, met uitzondering van die aan de ingangen van tunnels, in de hoofddwarsschotten op zodanige hoogte zijn aangebracht, dat hun drempels onder de bovenste indeelingslastlijn zijn gelegen, gelden de volgende bepalingen :

(I) Wanneer het aantal van zulke deuren groter is dan 5, moeten alle waterdichte schuifdeuren werktuiglijk beweegbaar zijn en moeten zij gelijktijdig van een op de brug gelegen plaats uit gesloten kunnen worden.

(II) Wanneer het aantal van zulke deuren niet groter is dan 5 :

- a) mogen, indien het criteriumgetal niet groter is dan 30, alle waterdichte schuifdeuren uitsluitend met de hand beweegbaar zijn;
- b) moeten, indien het criteriumgetal groter is dan 30 alle waterdichte schuifdeuren werktuiglijk bewogen, deuren zijn;
- c) wanneer er behalve de tunneldeur slechts één waterdichte deur is en deze bevindt zich in het voortstuwingsgedeelte, kan de Administratie voor alle schepen, ongeacht de grootte van het criteriumgetal, toestaan, dat deze beide deuren uitsluitend met de hand beweegbaar zijn.

(ii) Indien waterdichte deuren, welke somtijds op zee met het oog op het verwerken van steenkolen moeten worden geopend, tussen tussendekscolenruimten onder het schottendeck zijn aangebracht, moeten deze werktuiglijk beweegbaar zijn. Het openen en sluiten van deze deuren moet in een dagboek hetwelk daartoe door de Administratie wordt aangewezen, worden ingeschreven.

(iii) Indien verkeersgangen in verband met in koelruimen geborgen lading door meer dan één waterdicht hoofddwarsschot leiden en de drempels van de openingen minder dan 2,13 meter (of 7 voet) boven de bovenste indeelingslastlijn zijn gelegen, moeten de waterdichte deuren, welke zodanige openingen afsluiten, werktuiglijk worden bewogen.

j) 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 gedurende de vaart, behalve in geval van gebiedende noodzakelijkheid, niet verwijderd worden. De nodige voorzorgen moeten worden genomen om bij het weder aanbrengen de volledige waterdichtheid der naden te verzekeren.

k) Alle waterdichte deuren moeten gedurende de vaart gesloten zijn, behalve wanneer zij noodzakelijkerwijs, uit hoofde van de behoeften van de dienst, geopend moeten worden in welk geval zij te allen tijde gereed moeten zijn om onmiddellijk te worden gesloten.

l) Indien verkeersgangen of tunnels voor de verbinding tussen de bemanningsverblijven en de stookplaats, voor pijpleidingen of voor enig ander doel door waterdichte hoofddwarsschotten leiden, moeten zij waterdicht zijn en voldoen aan de bepalingen van Voorschrift 15. De toegang aan ten minste één uiteinde van zulk een tunnel of verkeersgang moet, indien zij gedurende de reis als doorgang worden benut, door een koker plaats hebben, welke tot zodanige hoogte 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 water-

ne doit traverser la cloison de compartimentage immédiatement en arrière de la cloison d'abordage.

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

Règle 13.

Ouvertures dans le Bordé extérieur au-dessous de la Ligne de surimmersion.

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

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

c) (i) Si, dans un entrepont, le bord inférieur de l'ouverture d'un hublot quelconque est au-dessous d'une ligne tracée sur le bordé parallèlement au livet du pont de cloisonnement, et ayant son point le plus bas à $2\frac{1}{2}$ pour cent de la largeur du navire au-dessus de la ligne de charge maximum de compartimentage, tous les hublots de cet entrepont doivent être des hublots fixes.

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

(iii) a) Si, dans un entrepont le bord inférieur des hublots du type prévu à l'alinéa c) (ii) ci-dessus, est situé au-dessous d'une ligne tracée parallèlement au livet du pont de cloisonnement, et ayant son point le plus bas à 1 m. 37 (ou $4\frac{1}{2}$ pieds) + 2,5 pour cent de la largeur du navire, au-dessus de la flottaison au départ du port, tous les hublots de cet entrepont doivent être fermés de façon étanche et à clef avant l'appareillage et ils ne doivent pas être ouverts avant que le navire n'entre dans un port. Il y aura lieu, le cas échéant, de tenir compte du fait que le navire est en eau douce.

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

c) Si un ou plusieurs hublots sont situés de telle façon que les prescriptions de l'alinéa c) (iii) a) leur soient applicables lorsque le navire est à sa ligne de charge maximum de compartimentage, l'Administration peut préciser le tirant d'eau moyen le plus élevé pour lequel les hublots en question auront le bord inférieur de leur ouverture au-dessus de la ligne tracée parallèlement au livet du pont de cloisonnement et ayant son point le plus bas à 1 m. 37

dichte deur van het type, als op grond van de plaats in het schip wordt vereist. Zulke verkeersgangen of tunnels mogen niet door het eerste achter het aanvaringsschot gelegen dwarsschot, dat deel uitmaakt van de waterdichte indeling, worden gevoerd.

Wanneer ten behoeve van geforceerde trek wordt voorgesteld tunnels of gangen aan te brengen, welke door waterdichte hoofddwarsschotten leiden, moet de Administratie bijzondere aandacht aan deze aangelegenheid wijden.

Voorschrift 13.

Openingen in het scheepsboord onder de indompelingsgrenslijn.

a) Het aantal openingen in de scheepshuid moet tot een minimum beperkt worden, voorzover dit in overeenstemming is met de eisen welke met betrekking tot de algemene inrichting van het schip en de behoeften van de dienst worden gesteld.

b) 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 door de Administratie gestelde eisen.

c) (i) Indien in een tussendek het laagste punt van de opening van een patrijspoort lager is gelegen dan een lijn, welke evenwijdig aan het schottendek op het scheepsboord is getrokken en welke haar laagste punt heeft op een hoogte gelijk aan $2\frac{1}{2}$ percent van de breedte van het schip boven de bovenste indelingslastlijn, moeten alle patrijspoorten in dit tussendek vaste lichtranden zijn.

(ii) Alle patrijspoorten, andere dan die welke krachtens subparagraaf c) (i) vaste lichtranden moeten zijn en waarvan het laagste punt lager dan de indompelingsgrenslijn is gelegen moeten zodanig zijn gemaakt, dat zij niet zonder toestemming van de kapitein van het schip geopend kunnen worden.

(iii) a) Indien in een tussendek het laagste punt van de opening van een patrijspoort, als bedoeld in subparagraaf c) (ii) lager is gelegen dan een lijn, welke evenwijdig aan het schottendek op het scheepsboord is getrokken en welke haar laagste punt heeft 1,37 m. (of $4\frac{1}{2}$ voet) vermeerderd met $2\frac{1}{2}$ percent van de breedte van het schip boven de lastlijn, waarop het schip bij vertrek uit de haven ligt, moeten alle patrijspoorten in dat tussendek, vóór het schip de haven verlaat, met behulp van een sleutel waterdicht zijn afgesloten. Zij mogen gedurende de reis niet worden geopend. Bij de toepassing van deze subparagraaf, mag zo nodig met de grotere diepgang in zoet water rekening gehouden worden.

b) Het tijdstip, waarop deze patrijspoorten in de haven geopend, alsmede het tijdstip, waarop zij met een sleutel gesloten worden, moeten in een dagboek hetwelk daartoe door de Administratie is aangewezen, worden ingeschreven.

c) Voor een schip met één of meer patrijspoorten, die zo gelegen zijn, dat de bepalingen van het eerste lid van deze subparagraaf van kracht zouden zijn indien het was ingezonken tot de bovenste indelingslastlijn, kan de Administratie de maximum gemiddelde diepgang aangeven, bij welke deze patrijspoorten met het laagste punt van de opening blijven boven de lijn, welke evenwijdig aan het schottendek op het scheepsboord is getrokken en welke haar

(4 ½ pieds), plus 2,5 pour cent de la largeur du navire au-dessus de la flottaison du navire correspondant à ce tirant d'eau moyen et pour lequel, par conséquent, il sera permis de prendre la mer sans fermer ces hublots à clef auparavant, et de les ouvrir en mer sous la responsabilité du capitaine au cours du voyage vers le port suivant. Dans les zones tropicales, telles qu'elles sont définies dans la Convention internationale de 1930 relative aux lignes de charge, ce tirant d'eau peut être augmenté de 305 millimètres (1 pied).

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

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

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

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

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

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

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

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

(ii) a) Sous réserve des dispositions de l'alinéa i) (iii), chaque décharge séparée partant de locaux situés au-dessous de la ligne de surimmersion et traversant le bordé extérieur, doit être pourvue, soit d'un clapet automatique de non retour muni d'un moyen de fermeture directe,

laagste punt heeft op een hoogte gelijk aan 1,37 meter (4 ½ voet) vermeerderd met 2 ½ percent van de scheepsbreedte boven de waterlijn, welke behoort bij de maximum gemiddelde diepgang en op welke het bijgevolg geoorloofd is uit een haven te vertrekken, terwijl zij niet te voren met een sleutel waterdicht gesloten zijn en hen op zee, onder de verantwoordelijkheid van de kapitein te openen.

In de tropen, zoals omschreven in het Internationaal Verdrag betreffende de Uitwatering 1930, mag deze maximum diepgang met 0,305 meter (of 1 voet) worden vermeerderd.

d) Deugdelijke scharnierende, inwendige blinden, welke zodanig zijn ingericht, dat zij gemakkelijk en afdoend gesloten en waterdicht aangedrukt kunnen worden, moeten op alle patrijspoorten worden aangebracht, met uitzondering, dat voor patrijspoorten welke achter een achteste van de lengte van het schip van de vóórloodlijn zijne gelegen boven een lijn, welke evenwijdig aan het schotendek op het scheepsboord is getrokken en welke haar laagste punt heeft 3,66 meter (of 12 voet) vermeerderd met 2 ½ percent van de breedte van het schip boven de bovenste indelingslastlijn, de blinden in verblijven voor passagiers, voorzover geen tussendeckspassagiers zijnde, wegneembaar mogen zijn tenzij vast aangebrachte blinden in het Internationaal Verdrag betreffende de Uitwatering 1930 zijn voorgeschreven. Zulke wegneembare blinden moeten in de onmiddellijke nabijheid van de patrijspoorten, waarvoor ze dienen, worden geborgen.

e) Patrijspoorten en hun blinden, welke gedurende de vaart niet bereikbaar zijn, moeten, vóór het schip de haven verlaat, gesloten en vastgezet zijn.

f) (i) Geen patrijspoorten mogen worden aangebracht in ruimten, welke uitsluitend bestemd zijn voor het vervoer van lading of steenkolen.

(ii) Patrijspoorten mogen echter aangebracht worden in ruimten welke afwisselend bestemd zijn voor het vervoer van lading of passagiers, maar zij moeten zodanig zijn gemaakt, dat de poorten of hun blinden niet zonder toestemming van de kapitein van het schip geopend kunnen worden.

(iii) Wanneer in zulke ruimten lading wordt vervoerd, moeten de patrijspoorten en de blinden met behulp van een sleutel waterdicht zijn afgesloten, waarvan aantekening moet worden gehouden in een daartoe door de Administratie aangewezen dagboek.

g) Patrijspoorten met automatische ventilatie mogen zonder bijzondere machtiging van de Administratie niet onder de indompelingsgrenslijn in het scheepsboord worden aangebracht.

h) Het aantal spuigaten, ontlastpijpen en andere soortgelijke openingen 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 een andere afdoende wijze.

i) (i) Alle inlaat- en uitlaatopeningen in het scheepsboord moeten voorzien zijn van doelmatige en toegankelijke middelen, welke het toevallig indringen van water in het schip verhinderen.

(ii) a) Met uitzondering van het bepaalde in subparagraaf i) (iii) moet elke afzonderlijke door het scheepsboord gaande uitlaatpijp, waarvan de binnenopening lager dan de indompelingsgrenslijn is gelegen, voorzien zijn van, hetzij een zelfsluitende terugslagklep, welke

manœuvrable d'un point situé au-dessus du pont de cloisonnement, soit de deux soupapes automatiques de non-retour sans moyen de fermeture direct, pourvu que la plus élevée soit placée de telle sorte qu'elle soit toujours accessible pour être visitée dans les circonstances de service, et d'un type normalement fermé.

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

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

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

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

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

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

Règle 14.

Construction et Epreuves initiales des Portes étanches, Hublots, etc.

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

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

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

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

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

voorzien is van een inrichting, waardoor de klep rechtstreeks van boven het schottendek af dichtgezet kan worden, hetzij in plaats daarvan van twee zelfsluitende terugslagkleppen zonder zulk een sluitingsinrichting, waarbij de bovenste van beide kleppen zodanig hoger dan de bovenste indelingslastlijn is gelegen, dat zij steeds bereikbaar is om gedurende de normale dienst te worden nagezien en van het type is, dat normaal gesloten is.

- b) Wanneer een rechtstreeks bewogen klep wordt aangebracht, moet de plaats, waar deze boven het schottendek wordt bediend, steeds gemakkelijk toegankelijk zijn en moet deze voorzien zijn van een inrichting, welke aanwijst of de klep open, dan wel gesloten is.

(iii) Hoofdin — en uitlaten en hulp in — en uitlaten voor de voortstuigingswerktuigen moeten worden voorzien van gemakkelijk toegankelijke kranen of kleppen tussen de leidingen en scheepshuid of tussen de leidingen en de op de huid gebouwde stalen kasten.

j) (i) 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 de haven verlaat. Zij moeten gedurende de vaart gesloten blijven.

(ii) In geen geval mag het laagste punt van de opening van zulke poorten lager gelegen zijn dan de bovenste indelingslastlijn.

k) (i) De binnenboordsopening van elke stortkoker voor as, vuil, enz., moet van een deugdelijke afsluiting zijn voorzien.

(ii) Indien de binnenboordsopening onder de indompelingsgrenslijn is gelegen, moet de afsluiting waterdicht zijn en moet bovendien een zelfwerkende terugslagklep in de koker op een gemakkelijk toegankelijke plaats boven de bovenste indelingslastlijn worden aangebracht. Wanneer de koker niet in gebruik is, moeten zowel de afsluiting als de klep gesloten en vastgezet zijn.

Voorschrift 14.

Constructie en eerste beproeving van waterdichte deuren, patrijspooten, enz.

a) (i) Het ontwerp en de constructie en de afwerking van alle waterdichte deuren, patrijspooten, doorgangs-, land- en kolenpoorten, kleppen, pijpen, as- en vuilnisstortkokers, welke in deze Voorschriften zijn vermeld, alsmede de materialen, welke er voor gebruikt zijn, moeten voldoen aan de door de Administratie gestelde eisen.

(ii) De ramen van de verticale waterdichte deuren mogen aan de onderzijde geen groef hebben, waarin zich vuil zou kunnen verzamelen, als gevolg waarvan een zuiver sluiten verhinderd zou worden.

(iii) De ramen van waterdichte deuren, zomede de waterdichte deuren, welke een directe toegang verlenen, naar een ruimte, waarin zich bunkerkolen bevinden, moeten gemaakt zijn van gegoten of gesmeed staal.

(iv) Kranen of kleppen, voor de hoofdin- en uitlaat en voor de hulp- en uitlaat voor de voortstuigingswerktuigen met een doorlaat welke groter is dan 76 mm. (of 3 inches) moeten uitgevoerd zijn in staal of brons of anders goedgekeurd smeedbaar materiaal.

(v) Andere kranen en kleppen van elke doorlaat, welke op de scheepshuid beneden het schottendek zijn aangebracht of voor de waterdichte indeling van het schip van belang kunnen zijn, mogen niet in gewoon gietijzer worden uitgevoerd.

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

Règle 15.

Construction et Epreuves initiales des Ponts étanches, Tambours, etc.

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

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

Règle 16.

Hublots et autres ouvertures, etc., au-dessus de la Ligne de surimmersion.

a) Les hublots, les portes de coupées, les portes de chargement, les sabords à charbon, et autres dispositifs fermant les ouvertures pratiquées dans le bordé extérieur au-dessus de la ligne de surimmersion, doivent être convenablement dessinés et construits et présenter une résistance suffisante, eu égard au compartiment dans lequel ils sont placés et à leur position par rapport à la ligne de charge maximum de compartimentage.

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

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

Règle 17.

Moyens de Pompage.

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

b) (i) Sauf dispositions contraires dans une autre partie de la présente Règle, les navires doivent être pourvus d'au moins trois pompes actionnées par une source d'éner-

b) Elke waterdichte deur moet onder druk worden beproefd met een kolom water, tot de indompelingsgrenslijn. De proef moet worden genomen vóór de indienststelling van het schip, hetzij vóór, hetzij nadat de deur aan boord is aangebracht.

Voorschrift 15.

Constructie en eerste beproeving van waterdichte deuren, kokers, enz.

a) Waterdichte dekken, kokers, tunnels, kokerkieken 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 eisen voldoen. Waterdichte luchtschachten en kokers moeten tenminste tot het schottendek zijn opgetrokken.

b) 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 16.

Openingen, enz., in het scheepsboord en elders, boven de indompelingsgrenslijn.

a) Patrijspoorten, doorgangs-, laad- en kolenpoorten en andere middelen om openingen in het scheepsboord boven de indompelingsgrenslijn te sluiten moeten deugdelijk ontworpen en uitgevoerd zijn en, rekening houdend met de ruimten, waarin zij zijn aangebracht, en met hun plaats ten opzichte van de bovenste indelingslastlijn voldoende sterk zijn.

b) Het schottendek of een daarboven gelegen dek moet dicht zijn tegen weer en wind met dien verstande, dat onder 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.

c) Waterloospoorten en/of spuijpijpen moeten zoveel als onder alle weersomstandigheden voor het vlugge afstromen van water nodig is, worden aangebracht.

Voorschrift 17.

Pompinstallaties.

a) Elk schip moet voorzien zijn van een doeltreffende pompinrichting, welke in staat is onder alle, in de praktijk na een ramp voorkomende omstandigheden, hetzij dat het schip recht ligt, dan wel slagzijde heeft, uit elke waterdichte afdeling te pompen en te lenzen. Tot dit doeleinde zullen, met uitzondering van die in smalle afdelingen aan de scheepseinden, waar één zuigfles voldoende kan zijn, in de regel zuigopeningen in de zijden noodzakelijk zijn. In afdelingen van bijzondere vorm kunnen aanvullende zuigflessen geëist worden. Maatregelen moeten worden getroffen, opdat het water de weg naar de zuigflessen kan vinden. Doelmatige middelen moeten aanwezig zijn om het water uit geïsoleerde laadruimten te verwijderen.

b) (i) Behalve hetgeen elders in dit Voorschrift is voorgeschreven, moeten, tenminste drie op de hoofdlenleiding aangesloten werktuiglijk gedreven lenspompen aanwezig

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

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

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

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

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

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

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

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

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

zijn, van welke één door het hoofdwerktuig gedreven mag worden. Wanneer het criteriumgetal gelijk is aan 30, of groter is, moet een extra onafhankelijke werktuiglijk gedreven pomp beschikbaar zijn. In schepen met een lengte kleiner dan 91,5 meter (of 300 voet) en een criteriumgetal kleiner dan 30 mag een der onafhankelijke werktuiglijk gedreven pompen door twee doelmatige handpompen met krubbeweging waarvan de ene vooruit, de andere achteruit moet zijn opgesteld, worden vervangen.

(ii) De voorgeschreven pompen zijn in de volgende tabel opgenomen :

Lengte van het schip	Kleiner dan 91,5 m. (of 300 voet)		91,5 m. (of 300 voet) en groter	
	Kleiner dan 30	30 en groter	Kleiner dan 30	30 en groter
Handpompen (mogen worden vervangen door een onafhankelijke pomp)	2	—	—	—
Hoofdmachine-lenspomp (mag worden vervangen door een onafhankelijke pomp)	1	1	1	1
Onafhankelijke pompen	1	3	2	3

(iii) Sanitaire, ballast- en algemene dienstpompen mogen beschouwd worden als onafhankelijke werktuiglijk gedreven lenspompen, mits zij voorzien zijn van de nodige aansluitingen aan de lensleiding.

c) Waar zulks praktisch uitvoerbaar is, moeten de werktuiglijk gedreven lenspompen in verschillende waterdichte afdelingen worden geplaatst, welke afdelingen zodanig gelegen moeten zijn, dat zij niet gemakkelijk door een zelfde averij vol kunnen lopen. Indien de machines en ketels in twee of meer waterdichte afdelingen zijn geplaatst, moeten de pompen, welke als lenspomp moeten kunnen dienen, zoveel als praktisch mogelijk is, over deze afdelingen worden verdeeld.

d) Op schepen met een lengte gelijk aan of groter dan 91,5 meter (of 300 voet) of met een criteriumgetal van 30 of groter, moet de inrichting zodanig zijn, dat ten minste één werktuiglijk gedreven pomp voor het gebruik in alle voor de hand liggende omstandigheden, waaronder een schip op zee gedeeltelijk kan vollopen, beschikbaar is. Aan deze bepaling zal voldaan zijn, wanneer :

(i) een van de voorgeschreven pompen een noodpomp is, welke onder water op betrouwbare wijze werkt, met een zich boven het schottendeck bevindende krachtbron, of

(ii) de pompen met hun krachtbronnen op een zodanige wijze verdeeld over het gehele schip geplaatst zijn, dat tenminste één pomp in een onbeschadigde afdeling beschikbaar is, in alle omstandigheden, waaronder het schip moet kunnen vollopen zonder dat het ten onder gaat.

e) Met uitzondering van pompen, welke alleen voor piekafdelingen zijn bestemd, moet elke uit de hand of werktuiglijk bewogen lenspomp zo zijn ingericht, dat zij uit elk ruim of elke voortstuwingsafdeling van het schip kan lenzen.

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

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

g) Les pompes de circulation principales doivent avoir des aspirations directes munies de clapets de non-retour au point d'aspiration le plus bas de la chambre des machines, et d'un diamètre au moins égal aux deux tiers de celui de la prise d'eau principale à la mer. Si le combustible est, ou peut être du charbon, et s'il n'y a pas de cloison étanche entre les machines et les chaudières, une pompe de circulation au moins doit pouvoir refouler directement à la mer, ou bien un tuyautage direct doit être installé allant à la décharge principale. Les tiges de commande de la prise d'eau et des soupapes d'aspiration doivent monter nettement au-dessus du parquet des machines.

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

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

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

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

où

d = diamètre intérieur du collecteur principal en

pouces

L = longueur (en pieds) du navire

B = largeur (en pieds) du navire

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

où

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

ou

d = diamètre intérieur du collecteur principal en millimètres

f) (i) Elke onafhankelijke, werktuiglijk gedreven lenspomp moet in staat zijn aan het water in de hoofdlensleiding een snelheid van niet minder dan 122 meter (of 400 voet) per minuut te geven. Onafhankelijke werktuiglijk gedreven lenspompen, welke in de voortstuwingsafdelingen zijn opgesteld, moeten rechtstreekse zuigleidingen naar deze afdelingen hebben, doch niet meer dan twee naar elk dezer afdelingen zijn vereist. De Administratie kan voorschrijven, dat onafhankelijke werktuiglijk gedreven lenspompen welke in andere afdelingen zijn opgesteld, afzonderlijke rechtstreekse zuigleidingen hebben. De rechtstreekse zuigleidingen moeten doelmatig zijn ingericht en de middellijn van deze leidingen in een voortstuwingsafdeling mag niet kleiner zijn, dan die van de hoofdlensleiding.

(ii) Het stookruim van kolenstokende schepen moet behalve van de overige in dit Voorschrift geëiste zuigaansluitingen voorzien zijn van een buigzame zuigs'ang van doende lengte, welke een passende middellijn heeft en voldoende lengte, welke een passende middellijn heeft en ingericht is op de zuigzijde van een onafhankelijke werktuiglijk gedreven pomp aangesloten te worden.

g) Hoofdcirculatiepompen moeten rechtstreekse van terugslagkleppen voorziene zuigverbindingen hebben, welke naar het laagste punt in de voortstuwingsruimte leiden en een middellijn hebben van ten minste tweederden van die der hoofdcirculatieinlaat. Wanneer als brandstof steenkolen worden of kunnen worden gebruikt en zich geen waterdicht schot tussen machine- en ketelruim bevindt, moet een rechtstreekse uitlaat naar buitenboord van tenminste één circulatiepomp worden aangebracht of kan deze in plaats daarvan door een rechtstreekse aansluiting op de circulatieuitlaatleiding worden vervangen. De klepstangen van de zee-inlaat en van de kleppen van de rechtstreekse zuigverbindingen moeten tot boven het machinekamerplatform reiken.

h) (i) Alle pijpleidingen, leidend van pompen, welke nodig zijn om laadruimen of voortstuwingsruimten droog te houden, moeten volkomen afgescheiden zijn van de leidingen welke gebruikt kunnen worden voor het vullen of ledigen van ruimten, waarin water of olie vervoerd wordt.

(ii) Loden pijpen mogen noch gebruikt worden onder kolenbunkers of brandstofolietanks, noch in ketel- of machineruimen, waaronder zijn begrepen motorkamers, waarin oliebezinktanks of brandstofpompen zijn opgesteld.

i) De Administratie moet bepalingen maken met betrekking tot de middellijnen van de hoofd- en nevenlensleidingen.

De middellijn van de hoofdlensleiding kan bij benadering worden vastgesteld met behulp van de volgende formule :

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

of

waarin d = inwendige middellijn van de hoofdlensleiding in mm.

L = lengte van het schip in meters.

B = breedte van het schip in meters.

D = gemeten holte van het schip tot het schot-tendek in meters.

of

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

waarin d = inwendige middellijn van de hoofdlensleiding in inches.

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

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

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

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

Règle 18.

Essais de Stabilité pour Navires à passagers et Navires de Charge.

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

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

Règle 19.

Manœuvres et Inspections périodiques des Portes Étanches, etc.

a) Sur tout navire neuf ou existant, il doit être procédé hebdomadairement à des exercices de manœuvre des portes étanches, des hublots, des robinets ou vannes et des organes de fermeture des dalots, des manches à escar-

L = lengte van het schip in voeten.
 B = breedte van het schip in voeten.
 D = gemeten holte van het schip tot het schot-tendek in voeten.

j) De inrichting van de lensleiding en van de ballastleiding moet zodanig zijn, dat het is uitgesloten, dat het water van buitenboord en uit waterballastruimen naar laadruimen en voortstuwingsruimten, of uit de ene afdeling naar de andere stroomt. Bijzondere voorzorgen moeten worden genomen om te voorkomen, dat een dieptank, met aansluiting zowel aan de lensleiding als aan de ballastleiding, door onachtzaamheid of met zeewater volloopt, wanneer zij lading bevat, of door een lenspijp wordt leeggepompt, wanneer zij waterballast bevat.

k) Maatregelen moeten worden getroffen om te voorkomen dat een afdeling, welke bediend wordt door een lenspijp, volloopt, ten gevolge van breken of beschadigen van deze pijp in een andere afdeling bij een aanvaring of bij aan de grond lopen.

Hiertoe moet, wanneer zulk een pijp op enige plaats dichter dan een vijfde van de scheepsbreedte (loodrecht op het vlak van kiel en tevens ter hoogte van de bovenste indelingslastlijn gemeten) van het scheepsboord of in een kokerkiel is gelegen, in de pijp binnen de afdeling, welke het open zuigend van de pijp bevat, een terugslagklep zijn aangebracht.

l) 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 zo zijn ingericht, dat in geval van vollopen van een afdeling één van de lenspompen op elke afdeling kan pompen. Indien er slechts één pijpleidingstelsel door alle pompen wordt bediend, moeten de nodige kranen of kleppen, welke de verdeling van de werking der lensleiding regelen, boven het schot-tendek bewogen kunnen worden. Indien behalve de hoofdlensinrichting ook een noodlensinrichting is aangebracht, moet deze onafhankelijk zijn van het hoofdstelsel en zo zijn ingericht, dat een pomp in staat is op elke afdeling te pompen, wanneer een der afdelingen volloopt.

Voorschrift 18.

Stabiliteitsproeven voor passagiersschepen en vrachtschepen.

a) Passagiersschepen en vrachtschepen moeten na voltooiing aan een hellingproef worden onderworpen en de stabiliteitsgegevens moeten worden bepaald. Aan de kapitein moeten alle gegevens worden verstrekt, welke nodig zijn om een doelmatige behandeling van het schip te kunnen verzekeren. Een afschrift moet bij de betrokken Administratie worden ingediend.

b) De Administratie kan voor een schip ontheffing van het Voorschrift tot het onderwerpen aan een hellingproef verlenen, indien de grondgegevens voor de stabiliteit beschikbaar zijn, in verband met de hellingproef waaraan een zusterschip werd onderworpen, mits aan de Administratie kan worden aangetoond, dat daaruit betrouwbare gegevens voor het van de hellingproef vrij te stellen schip kunnen worden verkregen.

Voorschrift 19.

Periodiek bewegen en inspecteren van waterdichte deuren, enz.

a) Aan boord van nieuwe en bestaande schepen moeten wekelijks oefeningen plaats hebben in het bewegen van waterdichte deuren, patrijspooten, kleppen en sluitingsinrichtingen van spuipijpen, as- en vuilnisstortkokers. Op

billes et des manches à saleté. Sur les navires effectuant des voyages dont la durée excède une semaine, un exercice complet doit avoir lieu avant l'appareillage, et d'autres ensuite pendant la navigation, à raison d'un au moins par semaine; toutefois, les portes étanches dont la manœuvre comporte l'emploi d'une source d'énergie et les portes à charnières des cloisons transversales principales doivent être manœuvrées quotidiennement, lorsqu'elles sont utilisées à la mer.

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

Règle 20.

Mentions au Journal de Bord.

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

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

PARTIE C. — INSTALLATIONS ELECTRIQUES

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

Règle 21.

Généralités.

a) Les installations électriques doivent être telles que :

(i) les services essentiels pour le maintien de la sécurité soient assurés en toutes circonstances nécessitant des mesures de secours;

(ii) la sécurité des passagers, de l'équipage et du navire soit assurée à l'égard des accidents d'origine électrique.

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

Règle 22.

Source d'Energie de Secours.

a) Une source autonome d'énergie électrique doit être placée au-dessus du pont de cloisonnement. Elle doit être située en dehors des tambours de l'appareil propulsif.

schepen, waarvan de reis langer dan één week duurt, moet een volledige oefening, vóórdat het schip de haven verlaat en de daarop volgende oefeningen tenminste eenmaal per week gedurende de reis worden gehouden, met dien verstande, dat alle waterdichte werktuiglijk bewogen deuren en alle draaideuren in hoofdwarsschotten, welke op zee in gebruik zijn, dagelijks moeten worden bewogen.

b) De waterdichte deuren en alle daarbij behorende bewegings- en aanwijsinrichtingen, benevens alle kleppen, welke afsluiting noodzakelijk is om een afdeling waterdicht te maken en alle kleppen welke behandeling noodzakelijk is voor de controle van dwarsscheepse overvloeiinrichtingen in geval van beschadiging, moeten op zee periodiek, doch ten minste éénmaal per week, worden nagezien.

Voorschrift 20.

Aantekeningen in het dagboek.

a) Aan boord van 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, vóór het schip de haven verlaat worden gesloten. De tijdstippen van sluiten en openen, indien althans dit openen volgens deze Voorschriften geoorloofd is, moeten in een dagboek, dat daartoe door de Administratie wordt aangewezen, worden aangetekend.

b) Een verslag van alle oefeningen en inspecties, welke volgens Voorschrift 19 zijn vereist, moet in het dagboek worden ingeschreven met duidelijke vermelding van elk gebrek, dat daarbij is waargenomen.

DEEL C. — ELECTRICHE INSTALLATIE

(Deel C is alleen van toepassing op passagiersschepen)

Voorschrift 21.

Algemeen.

a) Electriche installaties aan boord van schepen moeten zodanig zijn dat :

(i) de uitoefening van voor de veiligheid onontbeerlijke diensten onder de omstandigheden, welke zich in verschillende gevallen van nood voor kunnen doen verzekerd is; en

(ii) de veiligheid van passagiers, van de bemanning en van het schip met betrekking tot de gevaren, welke kunnen voortvloeien uit de toepassing van electriciteit, gewaarborgd is.

b) Elk schip, waarvoor de electriciteit het enige middel is tot het onderhouden van de voor de voortstuwing en veiligheid onontbeerlijke hulpdiensten, moet van tenminste twee hoofdgeneratoraggregaten zijn voorzien. Het vermogen van deze aggregaten moet zodanig zijn, dat het nog mogelijk is de goede werking van de genoemde diensten te verzekeren, indien één hoofdgeneratoraggregaat buiten bedrijf komt.

Voorschrift 22.

Noodkrachtbron.

a) Er moet boven het schottendek een onafhankelijke electriche noodkrachtbron zijn. Zij moet buiten de machinekamerschacht zijn opgesteld. De beschikbare

L'énergie disponible doit être suffisante pour alimenter tous les services que l'Administration considère comme nécessaires à la sécurité des passagers et de l'équipage, au cas où des mesures de secours doivent être prises, compte tenu des services qui peuvent avoir à fonctionner simultanément. On prendra spécialement en considération l'éclairage de secours aux postes d'embarquement sur le pont et à l'extérieur le long du bord, dans toutes les coursives, escaliers et échappées, dans les compartiments des machines et dans les postes de sécurité définis à la Règle 26, ainsi que l'alimentation des feux de navigation, si ceux-ci sont exclusivement électriques. L'énergie doit être assurée et maintenue pendant 36 heures. Toutefois, dans le cas de navires effectuant régulièrement des voyages de courte durée, l'Administration peut accepter une alimentation réduite si elle estime qu'on obtient ainsi le même degré de sécurité. La source d'énergie de secours peut être :

soit, (i) une batterie d'accumulateurs capables de supporter la charge de secours sans avoir besoin d'être rechargée et sans chute excessive de tension;

soit, (ii) une génératrice entraînée par un type approprié de moteur à allumage par compression, muni d'une alimentation indépendante de combustible et d'un système de démarrage approuvé par l'Administration. Le combustible utilisé ne doit pas avoir un point éclair inférieur à 43,3° C. (ou 110° F.).

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

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

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

a) alimenter un éclairage de secours pendant une demi-heure sans arrêt; et

b) permettre la manœuvre des portes étanches (dans le cas où celle-ci est électrique), mais sans qu'il soit nécessaire de les fermer toutes simultanément.

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

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

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

énergie doit être suffisante pour la nourriture de tous les services, quelle que soit l'appréciation de l'Administration en cas de nécessité pour la sécurité des passagers et de l'équipage, au cas où des mesures de secours doivent être prises, compte tenu des services qui peuvent avoir à fonctionner simultanément. On prendra spécialement en considération l'éclairage de secours aux postes d'embarquement sur le pont et à l'extérieur le long du bord, dans toutes les coursives, escaliers et échappées, dans les compartiments des machines et dans les postes de sécurité définis à la Règle 26, ainsi que l'alimentation des feux de navigation, si ceux-ci sont exclusivement électriques. L'énergie doit être assurée et maintenue pendant 36 heures. Toutefois, dans le cas de navires effectuant régulièrement des voyages de courte durée, l'Administration peut accepter une alimentation réduite si elle estime qu'on obtient ainsi le même degré de sécurité. La source d'énergie de secours peut être :

soit, (i) une batterie d'accumulateurs capables de supporter la charge de secours sans avoir besoin d'être rechargée et sans chute excessive de tension;

soit, (ii) une génératrice entraînée par un type approprié de moteur à allumage par compression, muni d'une alimentation indépendante de combustible et d'un système de démarrage approuvé par l'Administration. Le combustible utilisé ne doit pas avoir un point éclair inférieur à 43,3° C. (ou 110° F.).

b) L'installation de secours doit être réalisée de manière qu'elle puisse fonctionner efficacement lorsque le navire a une bande de 22,5° al ou niet tezamen met een langsscheepse helling van 10° is verzekerd.

c) (i) Indien de energie voor de noodinstallatie verkregen wordt van een accumulatorenbatterij moet een inrichting aanwezig zijn, waardoor, indien de hoofdvoeding van de verlichting uitvalt, de noodverlichting automatisch in bedrijf komt.

(ii) Indien de noodkrachtbron een generator is, moet een accumulatorenbatterij als tijdelijke noodkrachtbron aanwezig zijn van voldoende capaciteit om

a) gedurende een half uur onafgebroken de noodverlichting te voeden, en

b) de waterdichte deuren (indien electrisch bediend) te sluiten met dien verstande dat het gelijktijdig sluiten van alle deuren niet noodzakelijk is.

De inrichting moet zodanig zijn, dat de tijdelijke noodkrachtbron automatisch in bedrijf komt, indien de hoofdvoeding uitvalt.

(iii) Voorzieningen moeten worden getroffen voor de periodieke beproeving van de automatische inrichtingen.

d) Electrische stuurmachines moeten gevoed worden door twee stel voedingleidingen vanaf het hoofdschakelbord. Elk stel voedingleidingen moet een voldoende doorsnede hebben om alle motoren, welke gelijktijdig moeten kunnen werken te voeden en de twee stellen leidingen moeten over hun gehele lengte zover als practisch mogelijk is van elkaar zijn gescheiden. Deze groepen en motoren behoeven slechts tegen kortsluiting zijn beveiligd.

Règle 23.*Précautions pour la Sécurité des Passagers et de l'Équipage.*

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

(ii) Les carcasses métalliques de toutes les lampes portatives, de tous les outils et accessoires similaires faisant partie de l'équipement électrique du navire et fonctionnant sous une tension de 100 volts ou plus, doivent être mises à la masse (à la coque) par un conducteur convenable logé dans le câble d'alimentation.

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

Règle 24.*Précautions contre l'Incendie.*

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

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

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

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

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

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

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

Voorschrift 23.*Voorzorgen voor de veiligheid van passagiers en bemanning.*

a) (i) Alle onbeschermden metalen delen van elektrische werktuigen en van de elektrische uitrusting, welke niet bestemd zijn om onder spanning te staan, maar tengevolge van een defect onder spanning kunnen geraken, moeten geaard zijn. Alle apparaten moeten zodanig geconstrueerd en geplaatst zijn, dat er bij normale behandeling geen gevaar voor lichamelijke letsel zal zijn.

(ii) Metalen omhulsel's van alle verplaatsbare lampen, gereedschappen en soortgelijke apparaten, welke tot de elektrische uitrusting van het schip behoren, moeten bij nominale spanning van 100 Volt of hoger door middel van een daartoe geschikte geleider, welke deel uitmaakt van de voedingkabel, geaard zijn.

b) Open schakelborden moeten zodanig zijn geplaatst en ingericht, dat zij aan achter- en voorzijde, zonder gevaar voor het met de bediening belaste personeel, gemakkelijk toegankelijk zijn. De zijanten en de achterzijde van deze borden moeten deugdelijk zijn beschermd, terwijl een mat of rooster van niet geleidend materiaal aanwezig moet zijn. Onbeschermden stroomvoerende delen mogen bij een spanning tegen aarde van hoger dan 250 volt gelijkstroom of 150 volt wisselstroom niet aan de voorzijde van schakelborden of controlepanelen zijn geplaatst.

Voorschrift 24.*Voorzorgen tegen brand.*

a) Het casco mag voor kracht-, verwarming- en lichtnetten niet als terugleider worden gebruikt.

b) De stroomverdelingsstelsels moeten zodanig zijn aangebracht, dat brand in enige verticale hoofdbrandsectie geen beletsel zal zijn voor de goede werking van de onontbeerlijke diensten in elke andere verticale hoofdbrandsectie. Aan deze bepaling zal voldaan zijn, indien de hoofd- en noodvoedingleidingen, welke een verticale hoofdsectie doorlopen, zowel verticaal als horizontaal zover van elkaar gescheiden zijn als practisch mogelijk is.

c) (i) Alle metalen mantels en bewapening van kabels moeten in elektrische zin continu en geaard zijn.

(ii) Indien de kabels niet van een metalen mantel noch van bewapening zijn voorzien en gevaar van brand tengevolge van een elektrisch defect zou kunnen bestaan, moet de Administratie bijzondere voorzorgsmaatregelen eisen.

(iii) De Administratie kan, met het oog op het voorkomen van brand, in bepaalde afdelingen of secties van het schip kabels met metalen mantel of kabels, welke van bewapening zijn voorzien, voorschrijven.

d) (i) Behalve voor communicatiegroepen van lage spanning mogen in alle leidingen slechts gemaakt worden in las- of aftakdozen. Al deze dozen of hulpstukken voor de leidingaanleg moeten zodanig zijn gemaakt, dat de verspreiding van vuur vanuit de doos of het hulpstuk wordt voorkomen.

(ii) Verlichtingsornamenten moeten zodanig zijn ingericht, dat temperatuurstijgingen welke schade aan de leidingen zouden kunnen veroorzaken, zomede een overmatige verhitting van het in de omgeving aanwezige materiaal, worden voorkomen.

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

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

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

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

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

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

Règle 25.

Application et dispositions générales.

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

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

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

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

e) De leidingen moeten zodanig zijn aangebracht, dat beschadiging door schavieling of ander letsel wordt voorkomen.

f) Behalve in het geval, bedoeld in paragraaf d) van Voorschrift 22 moet elke afzonderlijke stroomkring tegen overbelasting zijn beveiligd. De toelaatbare stroomsterkte van iedere stroomkring moet permanent zijn aangegeven, evenals de nominale waarde van de stroomsterkte, waarop het voor beveiliging tegen overbelasting geschikte apparaat is afgesteld.

g) (i) Accumulatorenbatterijen moeten op een daartoe geschikte plaats zijn ondergebracht; ruimten, welke voornamelijk daartoe worden gebruikt, moeten doelmatig ingericht zijn en doeltreffend geventileerd worden.

(ii) Toestellen, welke tot vonkvorming aanleiding kunnen geven, moeten niet in een ruimte zijn geplaatst, welke voornamelijk voor accumulatorenbatterijen bestemd is, tenzij deze toestellen explosie veilig zijn.

DEEL D. — BRANDBESCHERMING IN VERBLIJVEN EN DIENSTRUIMTEN

(Deel D is alleen van toepassing op passagiersschepen)

Voorschrift 25.

Toepassing en algemeen.

a) Van de toepassing van dit Deel van dit Hoofdstuk is uitgezonderd een schip, dat niet meer dan 36 passagiers vervoert met dien verstande dat het slechts behoeft te voldoen aan de Voorschriften 28 en 29 en mits bovendien wordt voldaan aan het bepaalde in paragraaf b) van Voorschrift 50, volgens hetwelk een door de Administratie goedgekeurd brandontdekkingssysteem moet worden aangebracht, dat automatisch op een of meer plaatsen of stations, waar dit het vlugst door officieren en bemanningen kan worden waargenomen, de aanwezigheid of begin van brand registreert en localiseert in alle gesloten ruimten bestemd voor het gebruik van passagiers en bemanning dan wel dienstruimten, met uitzondering van ruimten welke geen brandgevaar van betekenis opleveren.

b) De romp, met inbegrip van dekken en dekhuisen, moet van staal zijn, behalve waar de Administratie het gebruik van ander materiaal in bijzondere gevallen goedkeurt. Het schip moet worden verdeeld in verticale hoofdsecties door middel van schotten van klasse « A » (zoals later omschreven), verder onderverdeeld door gelijksoortige schotten ter bescherming van trapopgangen of afscheidingen vormende tussen de verblijven en de ruimten voor de voortstuwing, de ruimten voor lading, voor dienstgebruik en dergelijke. Bovendien moet, ongeacht de rondediensten, alarmsystemen en de voorzieningen voor het blussen van brand, zoals deze zijn voorgeschreven in Deel E van dit Hoofdstuk, hetzij één van de volgende methoden voor beveiliging of een combinatie van deze methoden ten genoegen van de Administratie, voor verblijven en dienstruimten worden aanvaard, met het oogmerk daardoor de uitbreiding van een begin van brand op de plaatsen waar deze is ontstaan, te voorkomen.

Methode I. — De constructie van inwendige deelschotten van de klasse « B » (zoals later omschreven) in het algemeen zonder de inrichting van een ontdekkings- of sprinklersysteem in de verblijven of dienstruimten; of

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

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

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

Règle 26.

Définitions.

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

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

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

Au bout des 5 premières minutes	— 538° C. (ou 1000° F.)
» » » 10 » »	— 704° C. (ou 1300° F.)
» » » 30 » »	— 843° C. (ou 1550° F.)
» » » 60 » »	— 927° C. (ou 1700° F.)

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

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

Methode II. — Het installeren van een automatisch sprinkler- en brandalarmsysteem voor de ontdekking en de blussing van brand in alle ruimten in welke het ontstaan van een brand verwacht kan worden, zonder enige beperkende bepaling met betrekking tot type of materiaal van de inwendige deelschotten der aldus beschermende ruimten ; of

Methode III. — Een systeem van onderverdeling van elke verticale hoofdsectie door het gebruik van schotten van de klassen « A » en « B » afhankelijk van de belangrijkheid, de afmetingen en de aard van de verschillende afdelingen, met toepassing van een automatisch brandontdekkingssysteem in alle ruimten waar een begin van brand kan worden verwacht en van een beperkt gebruik van brandbare en in hoge mate ontvlambare materialen en inrichting, doch in het algemeen zonder de installatie van een sprinkler-systeem.

De gedetailleerde bepalingen zijn opgenomen in de Voorschriften 27 tot en met 44. Aan het hoofd van elk Voorschrift wordt aangegeven voor welke methode (n) het Voorschrift van toepassing is.

Voorschrift 26.

Omschrijvingen.

De in dit hoofdstuk gebezigde uitdrukkingen hebben de volgende betekenis :

a) « Ontbrandbaar materiaal » is materiaal, dat noch brandt noch ontvlambare rookgassen in voldoende hoeveelheid afgeeft, dat deze vlam vatten aan een proefvlam na verhitting tot ongeveer 1382° F. (750° C.). Elk ander materiaal is « Brandbaar materiaal ».

b) « Een standaard brandproef » is een proef in het verloop waarvan in de proefoven ongeveer de volgende temperaturen als functie van de tijd worden verkregen :

Aan het einde van de eerste	5 minuten	1000° F. (538° C.)
» » » » »	10 minuten	1300° F. (704° C.)
» » » » »	30 minuten	1550° F. (843° C.)
» » » » »	60 minuten	1700° F. (927° C.)

c) Scheidingsschotten van de klasse « A » of « brandwerende scheidingsschotten » worden gevormd door schotten en dekken, welke aan de navolgende voorwaarden voldoen :

- (i) Zij moeten geconstrueerd zijn van staal of van ander gelijkwaardig materiaal.
- (ii) Zij moeten voldoende verstijfd zijn.
- (iii) Zij moeten tot aan het einde van de één uur standaard brandproef de doortocht van rook en vlammen verhinderen.
- (iv) Het isolerend vermogen moet met inachtneming van de aard van de belendende ruimten ten genoegen van de Administratie zijn. In het algemeen moeten de brandwerende schotten en dekken, waar deze de scheiding vormen tussen ruimten welke aangrenzend houtwerk, houten beschieting of ander brandbaar materiaal bevatten, zodanig geïsoleerd zijn, dat indien welke der beide zijden ook wordt onderworpen aan de standaard brandproef met een tijdsduur van één uur, de gemiddelde temperatuur aan de niet blootgestelde zijde op enige tijd gedurende de proef niet meer dan 250° F. (139° C.) boven de

mente à aucun moment au cours de l'essai de plus de 139° C. (ou 250° F.) au-dessus de la température initiale, et que la température en un point quelconque ne s'élève pas de plus de 180° C. (ou 325° F.) au-dessus de la température initiale. L'isolation peut être réduite ou supprimée complètement aux endroits où l'Administration reconnaît qu'il y a un risque d'incendie moindre.

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

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

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

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

g) Les « Locaux Habités » comprennent les locaux de réunion, les cuisines, les locaux sanitaires, les cabines, les bureaux, les locaux affectés à l'équipage, les salons de coiffure, les offices isolés, armoires de service ou locaux similaires.

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

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

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

k) Les « Locaux de Machines » comprennent tous les locaux contenant l'appareil propulsif, les machines auxiliaires ou les machines frigorifiques, les chaudières, les pompes, les ateliers, les génératrices, les installations de

begintemperatuur stijgt terwijl de temperatuur op geen enkel punt meer dan 325° F. (180° C.) boven de begintemperatuur rijst. Een geringer of in het geheel geen isolerend vermogen mag worden toegelaten, indien naar het oordeel van de Administratie een geringer brandgevaar aanwezig is.

d) « Scheidingsschotten van de klasse « B » of brandvertragende scheidingsschotten » zijn schotten, welke in staat zijn tot aan het einde van het eerste half uur van de standaard brandproef de doortocht van vlammen te verhinderen.

Bovendien moet het isolerend vermogen met inachtneming van de aard van de belendende ruimten naar genoegen van de Administratie zijn. In het algemeen moeten de brandvertragende schotten, waar deze de scheiding vormen tussen hutten, van zodanig materiaal zijn, dat indien welke der beide zijden ook wordt onderworpen aan de standaard brandproef met een tijdsduur van het eerste halve uur, de temperatuur op de niet blootgestelde zijde gedurende de proef niet meer dan 250° F. (139° C.) boven de begintemperatuur stijgt.

Panelen welke van onbrandbaar materiaal zijn uitgevoerd behoeven slechts aan de voorwaarde te voldoen, dat de bovengenoemde temperatuurstijging niet intreedt gedurende de eerste 15 minuten van de standaard brandproef. Echter moet de proef voortgezet worden tot aan het einde van het eerste halve uur met het oogmerk, het weerstandsvermogen van de panelen op de normale wijze te beproeven. Een geringer isolerend vermogen of in het geheel geen mag worden toegelaten indien naar het oordeel van de Administratie een geringer brandgevaar aanwezig is.

e) « Verticale hoofdsecties » zijn de secties waarin de romp, de bovenbouw en de dekhuizen door hoofdbrand-schotten zijn verdeeld en van welke de gemiddelde lengte in het algemeen niet groter is dan 40 meter (of 131 voet).

f) « Contrôle stations » zijn de ruimten in welke de radioinstallatie, de voornaamste navigatiemiddelen, de inrichting voor de centrale brandmelding of de nood-generator ondergebracht zijn.

g) « Ruimten voor accommodatie » zijn die, bestemd voor algemeen gebruik, gangen, toiletten, hutten, kantoren, verblijven voor de bemanning, kapperssalons, afzonderlijke pantries en kasten en soortgelijke ruimten.

h) « Ruimten voor algemeen gebruik » zijn die delen van de accommodatie, welke in gebruik zijn als vestibules, eetzaal, salons en soortgelijke permanent gesloten ruimten.

i) « Dienruimten » zijn de ruimten, welke gebruikt worden voor kombuizen, hoofdpantries, voorraden (met uitzondering van afzonderlijke pantries en kasten), post en specieruimen, en soortgelijke ruimten, zomede schachten naar zulke ruimten.

j) « Laadruimen » zijn alle ruimten, welke gebruikt worden voor lading (met inbegrip van ladingolietanks) en de schachten van zulke ruimten.

k) « Ruimten voor machinerieën » zijn alle ruimten, welke gebruikt worden voor de werktuiglijke voortstuwing, hulpwerktuigen of koelinstallaties, ketels, pompen, werkplaatsen, generatoren, luchtversings- en « air-

ventilation et de conditionnement d'air, les postes de mazoutage et les locaux similaires, ainsi que les entourages des panneaux qui y aboutissent.

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

Règle 27.

Structure (Méthodes I, II et III).

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

Règle 28.

Tranches verticales principales (Méthodes I, II et III)

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

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

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

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

Règle 29.

Ouvertures pratiquées dans les Cloisons des Tranches verticales principales d'Incendie (Méthodes I, II et III).

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

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

conditioning » installaties, brandstofolie vulstations en soortgelijke ruimten, zomede schachten naar zulke ruimten.

1) « Staal of ander gelijkwaardig materiaal ». Wanneer de woorden « staal of ander gelijkwaardig materiaal » voorkomen betekent « gelijkwaardig materiaal » elk materiaal, dat zelf of ten gevolge van isolatiemateriaal een weerstandsvermogen heeft tegen brand, dat gelijkwaardig is aan dat van staal op het einde van de brandproef welke van toepassing is (b.v. aluminium met een passende isolatie).

Voorschrift 27.

Constructie (Methoden I, II en III).

De romp, de bovenbouw, structurele schotten, dekken en dekhuizen moeten van staal vervaardigd zijn, tenzij de Administratie het gebruik van ander geschikt materiaal in bijzondere gevallen goedkeurt.

Voorschrift 28.

Verticale hoofdsecties (Methoden I, II en III).

a) De romp, de bovenbouw en de dekhuizen moeten door scheidingsschotten van de klasse « A » in verticale hoofdsecties worden verdeeld, van welke de gemiddelde lengte boven het schottendek in het algemeen niet groter mag zijn, dan 40 meter (of 131 voet). Wanneer een trapsgewijs verspringen noodzakelijk is, moet het horizontale deel als een scheidingsschot van de klasse « A » worden uitgevoerd.

b) Voor zoveel mogelijk moeten de gedeelten van zulke schotten boven het schottendek in één lijn liggen met de hoofdschotten voor de waterdichte indeling onmiddellijk onder het schottendek.

c) Zulke schotten moeten zich uitstrekken van dek tot dek en tot de scheepshuid of tot andere grensschotten.

d) Op schepen welke voor bijzondere doeleinden zijn ontworpen zoals veerboten voor auto's of treinen, waar het plaatsen van zulke schotten het beoogde doel zou belemmeren, moeten gelijkwaardige middelen voor het onder controle houden en het voorkomen van uitbreiding van brand in de plaats van de schotten worden gesteld, welke middelen in het bijzonder door de Administratie moeten worden goedgekeurd.

Voorschrift 29.

Openingen in schotten tussen verticale hoofdsecties (Methoden I, II en III).

a) Wanneer schotten van verticale hoofdsecties doorboord zijn voor het doorlaten van elektrische leidingen, pijpen, kokers, enz., of voor langdraggers of andere verbanddelen, moeten zodanige maatregelen getroffen worden, dat het brandwerend vermogen van de schotten niet vermindert.

b) In kokers welke door schotten van verticale hoofdsecties gaan, moeten dempers worden aangebracht, welke op doelmatige plaatsen aan beide zijden van het schot bediend moeten kunnen worden. De bedieningsplaatsen moeten gemakkelijk bereikbaar zijn en met een rode kleur aangegeven worden. Standaanwijzers, welke aangegeven of de demper de doorgang open laat dan wel afsluit, moeten aanwezig zijn.

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

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

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

Règle 30.

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

a) Méthode I.

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

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

b) Méthode III.

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

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

c) Alle openingen moeten van vast aangebrachte sluitingsmiddelen voorzien zijn, welke tenminste even doeltreffend voor het weren van brand zijn als de schotten waarin zij voorkomen.

d) De constructie van alle deuren in schotten van verticale hoofdsecties, en de middelen welke deze deuren gesloten houden, moeten tenminste even doeltreffend voor het weren van brand zijn, als de schotten waarin zij zijn aangebracht en moeten in staat zijn weerstand te bieden tegen de doortocht van rook en vlammen. Waterdichte deuren behoeven niet geïsoleerd te zijn.

e) Elke deur moet van elke zijde van het schot door één persoon geopend kunnen worden. Branddeuren, andere dan waterdichte deuren, moeten zelfsluitend zijn en voorzien zijn van eenvoudige en gemakkelijke middelen tot vrijmaking indien ze geopend zijn. De soorten en de ontwerpen van deze deuren, moeten door de Administratie goedgekeurd zijn.

Voorschrift 30.

Schotten binnen verticale hoofdsecties (niet vereist voor methode II).

a) Methode I.

In de ruimten voor accommodatie moeten alle afzonderlijke ruimten vormende schotten, andere dan die welke scheidingsschotten van de klasse « A » moeten zijn, geconstrueerd worden als scheidingsschotten van de klasse « B », die zodanig aan elkaar gebouwd zijn, dat het behoud van de structuur van de hoofdsectie verzekerd is. De Administratie kan voorschrijven, dat daartoe een samenstel van schotten, een afzonderlijke ruimte vormende, aan een proef wordt onderworpen. Op schepen welke meer dan 100 passagiers vervoeren, moeten de scheidingsschotten van de klasse « B » van ontbrandbaar materiaal gemaakt zijn, met dien verstande, dat zij in overeenstemming met het bepaalde in Voorschrift 39 met brandbare materialen bekleed mogen zijn.

Alle schotten van gangen moeten worden opgetrokken van dek tot dek. Ventilatieopeningen in deze schotten zijn toelaatbaar, doch moeten dan bij voorkeur in het onderste deel worden aangebracht. Alle andere afzonderlijke ruimten vormende schotten moeten worden opgetrokken van dek tot dek en zich uitstrekken tot de scheepshuid of tot andere begrenzendende schotten, tenzij onbrandbare plafonds of wanden aangebracht zijn, in welk geval de schotten mogen eindigen bij de plafonds of wanden.

b) Methode III.

In de ruimten voor accommodatie moeten de afzonderlijke ruimten vormende schotten, andere dan die welke scheidingsschotten van de klasse « A » moeten zijn, geconstrueerd worden als scheidingsschotten van de klasse « B », aldus een onafgebroken netwerk van brandvertragende schotten vormende, terwijl de oppervlakte van enige afdeling in het algemeen niet groter mag zijn dan 120 vierkante meter (of 1.300 vierkante voet) met een maximum van 150 vierkante meter (of 1.600 vierkante voet).

Alle ruimten voor algemeen gebruik zonder inwendige onderverdeling moeten omgeven zijn door scheidingsschotten van de klasse « B ». De scheidingsschotten van de klasse « A » en die van de klasse « B » met uitzondering van die, welke de begrenzing vormen van de verticale hoofdsecties, de controle stations, de trappenhuisen en de gangen, behoeven niet van isolatie voorzien te zijn, indien zij de buitenzijde van het schip vormen, of indien de belendende afdeling geen brandgevaar medebrengt.

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

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

Règle 31.

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

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

Règle 32.

Revêtements de Ponts (Méthodes I, II et III).

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

Règle 33.

Protection des Escaliers.

a) Méthodes I et III.

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

- a) Il n'est pas nécessaire de prévoir d'entourage pour les escaliers qui desservent seulement deux entreponts, à condition que l'intégrité du pont découpé par la descente soit maintenue, au moyen de cloisons ou de portes convenables, dans l'un ou l'autre des deux entreponts.
- b) Des escaliers peuvent être installés sans entourage dans un local de réunion, à condition qu'ils se trouvent complètement à l'intérieur de ce local.

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

Alle schotten van gangen moeten scheidingsschotten van de klasse « B » zijn en moeten worden opgetrokken van dek tot dek. Indien er geen plafonds zijn of indien de plafonds van onbrandbaar materiaal zijn, zullen ventilatieopeningen met roosters van onbrandbaar materiaal toegelaten kunnen worden. Alle andere, afzonderlijke ruimten vormende schotten, moeten eveneens van dek tot dek worden opgetrokken.

De scheidingsschotten van de klasse « B » moeten van onbrandbare kernen zijn voorzien, of moeten bestaan uit verschillende lagen van welke de binnenste van asbestplaat of soortgelijk onbrandbaar materiaal zijn terwijl de in de begripsbepaling van « scheidingsschotten van de klasse « B » in Voorschrift 26 bedoelde beperkte temperatuurstijging geldt op het einde van de half uur proef.

Voorschrift 31.

Scheiding tussen ruimten voor accommodatie en ruimten voor machinerieën, lading, zomede dienstruimten (Methoden I, II en III).

De begrenzingschotten en dekken welke de scheiding vormen tussen de ruimten voor accommodatie en de ruimten voor machinerieën, lading, zomede dienstruimten moeten scheidingsschotten van de klasse « A » zijn; deze schotten en dekken moeten een isolatiewaarde hebben naar genoegen van de Administratie, waarbij rekening moet worden gehouden met de aard van de belendende ruimten.

Voorschrift 32.

Dekbedekkingen (Methoden I, II en III).

De onderste laag van dekbedekkingen in ruimten waar accommodatie, contrôlestations, trappen en gangen moeten van materiaal zijn, dat niet gemakkelijk in brand geraakt en door de Administratie is goedgekeurd.

Voorschrift 33.

Bescherming van trappen.

a) Methoden I en III.

(i) Alle trappen moeten van staal zijn en in trappenhuizen of gesloten ruimten zijn gelegen, welke door scheidingsschotten van de klasse « A » omgeven zijn. Alle openingen in deze schotten van het onderste dek waarop ruimten voor accommodatie zijn af, tot ten minste het niveau op welk het open dek direct toegankelijk is, moeten van middelen tot sluiting voorzien zijn, met inachtneming van de navolgende uitzonderingen :

- a) Een trap, welke slechts twee dekken bedient, behoeft niet in een trappenhuis of ruimte te liggen wanneer de brandwerende waarde van het dek wordt behouden door het aanbrengen van doelmatige schotten en deuren in één van de beide tussendeckruimten.
- b) Een trap, welke uitkomt in een ruimte voor algemeen gebruik, behoeft ter plaatse niet door schotten omgeven te zijn, indien zij zich geheel in die ruimte bevindt.

(ii) Er moet directe communicatie zijn tussen de gangen en de trappenhuizen of de gesloten ruimten, waarin zich de trappen bevinden, en deze huizen of ruimten moeten van voldoende oppervlakte zijn om opstopping te voorkomen, rekening houdende met het aantal personen, dat in geval van nood van de trappen gebruik moet maken; genoemde huizen of ruimten moeten zo weinig mogelijk accommodatie- of andere ingesloten ruimten, waarin een begin van brand zou kunnen ontstaan, bevatten.

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

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

b) *Méthode II.*

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

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

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

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

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

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

Règle 34.

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

Les cages des ascenseurs et monte-charges, les puits d'éclairage et d'aération desservant les locaux habités, etc., doivent être constitués de cloisons du type « A ». Les portes doivent être en acier ou en un autre matériau incombustible, et, lorsqu'elles sont fermées, doivent assu-

(iii) Schotten van ruimten, waarin zich trappen bevinden, moeten een isolatiewaarde bezitten welke ten genoegen is van de Administratie, rekening houdende met de aard van de belendende ruimten.

De middelen tot sluiting van de openingen in deze schotten moeten ten minste hetzelfde brandwerend vermogen bezitten als de schotten zelf. Deuren, andere dan waterdichte deuren, moeten zelfsluitend zijn van de soort, die voor de schotten tussen verticale hoofdsecties is voorgeschreven.

b) *Methode II.*

(i) De hoofdtrappen moeten van staal zijn en in trappenhuisen of gesloten ruimten zijn gelegen, welke door scheidingsschotten van de klasse « A » omgeven zijn. Alle openingen in deze schotten van het onderste dek af, waarop ruimten voor accommodatie zijn tot ten minste het niveau op hetwelk het open dek direct toegankelijk is, moeten van middelen tot sluiting voorzien zijn, behoudens de navolgende uitzonderingen :

a) Een trap welke slechts twee dekken bedient, behoeft niet in een trappenhuis of gesloten ruimte te liggen, wanneer de brandwerende waarde van het dek wordt behouden door het aanbrengen van doelmatige schotten en deuren in één van de beide tussendeckruimten.

b) Een trap, welke uitkomt in een ruimte voor algemeen gebruik, behoeft ter plaatse niet door schotten omgeven te zijn, indien zij zich geheel in die ruimte bevindt.

(ii) Er moet directe communicatie zijn tussen de gangen en de trappenhuisen, of de gesloten ruimten, waarin zich de trappen bevinden, en deze huizen of ruimten moeten van voldoende oppervlakte zijn om opstopping te voorkomen, rekening houdende met het aantal personen dat in geval van nood van de trappen gebruik moet maken; genoemde huizen of ruimten zullen zo weinig mogelijk accommodatie-, of andere ingesloten ruimten, waarin een begin van brand zou kunnen ontstaan, mogen bevatten.

(iii) Schotten van ruimten, waarin zich trappen bevinden, moeten een isolatie waarde bezitten, welke ten genoegen is van de Administratie, waarbij de aard van de belendende ruimten in het oog gehouden wordt. De middelen tot sluiting van de openingen in deze schotten moeten ten minste hetzelfde brandwerend vermogen bezitten als de schotten zelf. Deuren, andere dan waterdichte deuren, moeten zelfsluitend zijn van de soort, die voor de schotten tussen verticale hoofdsecties is voorgeschreven.

(iv) Hulptrappen moeten van staal zijn, doch behoeven niet in trappenhuisen of gesloten ruimten te zijn ondergebracht mits de brandwerende waarde van het dek gehandhaafd wordt door het aanbrengen van sprinklers bij de hulptrappen.

Voorschrift 34.

Bescherming van liften (voor passagiers en voor dienstgebruik), Verticale kokers voor licht en lucht, enz. (Methoden I, II en III)

Schachten van liften voor passagiers en voor dienstgebruik, verticale kokers voor licht en lucht ten behoeve van passagiersruimten, enz., moeten worden gebouwd met schotten van de klasse « A ». Deuren moeten van staal zijn of van ander onbrandbaar materiaal en gesloten

rer une résistance au feu au moins aussi efficace que celle des entourages sur lesquels elles sont disposées.

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

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

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

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

Règle 35.

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

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

Règle 36.

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

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

Règle 37.

Fenêtres et Hublots.

a) Méthodes I et III.

Toutes les fenêtres et hublots à l'intérieur des locaux habités doivent être construits avec des cadres en métal ou en un matériau équivalent. Le vitrage doit être assujéti dans un encadrement avec couvre-joints métalliques ou avec un dispositif équivalent. Toutes les fenêtres ou hublots ouvrant sur les coursives ou sur les escaliers doivent répondre aux prescriptions d'intégrité des cloisons sur lesquelles ils sont disposés.

b) Méthode II.

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

zijnde een weerstand tegen brand kunnen bieden, welke ten minste even doeltreffend is als die welke geboden wordt door de schacht- of kokerwanden, waarin ze zijn aangebracht.

Liftschachten moeten zodanig zijn aangebracht, dat rook en vlammen niet van het ene tussendeck naar het andere kunnen doordringen en moeten van sluitingsmiddelen zijn voorzien, waarmede de trek en de doorgang van rook onder contrôle kunnen worden gehouden.

Isolatie en schachtwanden van liften, welke zich bevinden in trappenhuizen of in gesloten ruimten waarin trappen zijn ondergebracht, is niet dwingend voorgeschreven.

Wanneer een licht- of luchtkoker meer dan één tussendeck met elkaar in verbinding brengt, en volgens het oordeel der Administratie rook en vlammen waarschijnlijk van het ene tussendeck naar het andere kunnen doordringen, moeten doelmatig geplaatste rookkleppen worden aangebracht, opdat elke ruimte in geval van brand geïsoleerd kan worden.

Alle andere kokers (b.v. voor elektrische leidingen) moeten op zodanige wijze gebouwd zijn, dat het niet mogelijk is, dat een brand zich van het ene tussendeck naar het andere verplaatst.

Voorschrift 35.

Bescherming van contrôlestations, enz. (Methoden I, II en III).

De contrôlestations moeten van de andere delen van het schip gescheiden zijn door scheidingsschotten en dekken van de klasse « A ».

Voorschrift 36.

Bescherming van provisieruimten, enz. (Methoden I, II en III).

De scheidingsschotten van bagageruimten, postkamers, provisieruimten, verf- en lampenhutten, kombuizen en soortgelijke ruimten moeten van de klasse « A » zijn. Ruimten in welke licht ontvlambare voorraden worden meegevoerd, moeten zodanig zijn gelegen, dat het gevaar voor passagiers en bemanning in geval van brand tot een minimum beperkt blijft.

Voorschrift 37.

Ramen en patrijspoorten.

a) Methoden I en III.

De randen van alle ramen en patrijspoorten in ruimten voor accommodatie moeten van metaal of gelijkwaardig materiaal zijn. Het glas moet in een gepolijst metalen rand, of in een rand van gelijkwaardig materiaal zijn gevat. Alle ramen of patrijspoorten welke openen naar gangen, trappenhuizen of andere gesloten ruimten, waarin trappen zijn ondergebracht, moeten dezelfde weerstand tegen brand bieden als die, welke voor de schotten, waarin zij zijn aangebracht, is voorgeschreven.

b) Methode II.

Alle ramen of patrijspoorten welke openen naar gangen, trappenhuizen of andere gesloten ruimten, waarin trappen zijn ondergebracht, moeten dezelfde weerstand tegen brand bieden, als die, welke voor de schotten, waarin zij zijn aangebracht, is voorgeschreven.

Règle 38.*Systèmes de Ventilation (Méthodes I, II et III).*

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

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

Règle 39.*Détails de Construction (non exigés pour la Méthode II).**a) Méthode I.*

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

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

b) Méthode III.

On doit réduire autant qu'il est pratique et raisonnable l'emploi des matériaux combustibles de tous genres, tels que les bois, placages, éléments de plafonds, rideaux, tapis, non protégés contre le feu. Dans les grands locaux de réunion, les semelles, le lambourrage des parois et des plafonds et les supports divers doivent être en acier ou en matériau équivalent.

Règle 40.*Détails divers (Méthodes I, II et III).*

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

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

Voorschrift 38.*Ventilatiesystemen (Methoden I, II en III).*

De hoofdin- en uitlaat van alle ventilatiesystemen moeten bereikbare afsluitmiddelen hebben, welke in geval van brand gesloten kunnen worden. In het algemeen moeten de ventilatiefans, zodanig geplaatst zijn, dat de kanalen voor de verschillende ruimten binnen dezelfde verticale hoofdsectie blijven.

Alle toestellen voor mechanische ventilatie, met uitzondering van die voor het voortstuwingsgedeelte, moeten in twee contrôlestations, zowel in het ene als in het andere centraal buiten werking gesteld kunnen worden; de twee stations moeten zo ver als practisch mogelijk is uit elkaar liggen. Eén van de hooftbedieningsmiddelen van de mechanische ventilatie van het voortstuwingsgedeelte, moet vanaf een plaats buiten dat gedeelte behandeld kunnen worden. Waar afvoerkanalen van kombuisfornuizen door ruimten voor accommodatie gaan, moeten zij doeltreffend geïsoleerd zijn.

Voorschrift 39.*Constructiedetails (niet voor methode II).**a) Methode I.*

Behalve in laadruimen, postkamers, bagageruimen of koel- en vriesruimen voor scheepsgebruik, moeten alle wanden, stijlen, plafonds en isolaties van onbrandbaar materiaal zijn, doch op schepen welke niet meer dan 100 passagiers vervoeren, behoeven de wanden, vloeren en plafonds niet van onbrandbaar materiaal te zijn, indien zij overigens aan de voorwaarden voldoen, welke van toepassing zijn op de schotten van de ruimten, waarin zij zijn ondergebracht.

De gezamenlijke inhoud van brandbare bekleding, lijstwerk, decoratieve versieringen, en fineerhout in een ruimte voor algemeen gebruik, mag niet groter zijn, dan het volume, dat overeenkomt met een fineerbekleding van 2,54 millimeter of 1/10 inch op de totale oppervlakte van de wanden en het plafond. Brandbare bekledingen, lijsten, decoratieve versieringen of fineerhout mogen niet gebruikt worden in gangen, in trappenhuisen of in gesloten ruimten, waarin trappen zijn ondergebracht.

b) Methode III.

Het gebruik van brandbare materialen van elke soort, zoals niet geïmpregneerd hout, fineerhout, plafonds, gordijnen, karpotten, enz., moet zoveel als redelijker wijze mogelijk en practisch uitvoerbaar is, worden beperkt. In grote ruimten voor algemeen gebruik, moeten de liggers, de stijlen en balken van de wanden en het plafond van staal of gelijkwaardig materiaal zijn.

Voorschrift 40.*Verschillende details (Methoden I, II en III).*

a) (i) Luchtruimten tussen het plafond en het dek en achter wandbekledingen, moeten op practische wijze worden onderverdeeld door het aanbrengen van afstoppingen, welke de trek tegengaan en in langscheepse richting niet verder dan 13,73 m. (of 45 voet) uit elkaar liggen.

(ii) In verticale richting moeten zulke ruimten, met inbegrip van die achter de beschietingswanden van trappenhuisen, schachten, enz., op elk dek worden afgestopt.

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

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

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

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

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

Prescription s'appliquant seulement à la Méthode III.

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

Règle 41.

Appareils cinématographiques (Méthodes I, II et III).

Sauf dans les cas où l'on n'utilise que des films « in-inflammables », l'installation et l'utilisation d'appareils cinématographiques à bord des navires à passagers doivent être soumises à des précautions spéciales contre l'incendie, prescrites par l'Administration. Les armoires et magasins où sont placés les films très inflammables doivent être pourvus d'un conduit aboutissant à l'air libre, ayant une section totale de 2,85 cm² par kilogramme (1 pouce carré par 5 livres) de bobines de film ou de matière équivalente entreposées.

Règle 42.

Dispositif automatique d'extinction par pulvérisation d'eau, Système avertisseur d'incendie et Système de détection (Méthode II).

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

Règle 43.

Avertisseurs d'incendie automatiques et Dispositifs de Détection d'incendie (Méthode III).

Sur les navires où l'on utilise la Méthode III, on doit installer un dispositif de détection d'incendie, d'un type approuvé par l'Administration, qui sera installé de façon à permettre de découvrir la présence d'un incendie dans tous les locaux fermés affectés à l'usage et au service

b) De constructie van de plafonds en schotten moet zodanig zijn, dat de brandrondendienst elke rookontwikkeling in verborgen en ontoegankelijke ruimten kan opsporen, terwijl de doeltreffendheid van de brandbeveiliging er niet door wordt verminderd.

c) De verborgen oppervlakken van alle schotten, beschietingen, trappenhuisen, enz., in ruimten voor accommodatie, moeten zodanig zijn, dat de spreiding van vlammen naar het oordeel van de Administratie voldoende beperkt blijft.

d) Verven, vernissen en soortgelijke stoffen op nitrocellulosebasis mogen niet toegepast worden.

e) Lood, voor spuipijpen, vuil water-, toilet- en andere uitlaten dicht bij de waterlijn, of daar waar het door smelten in geval van brand, gevaar voor vollopen mede zou brengen, mag niet worden toegepast.

f) Indien elektrische radiatoren gebruikt worden, moeten zij vast zijn opgesteld en dusdanig zijn uitgevoerd, dat het brandgevaar tot een minimum blijft beperkt. Elektrische radiatoren van het open uitstralingstype zijn verboden.

Alleen van toepassing voor Methode III.

g) Het vlamverspreidend vermogen van alle blootgestelde oppervlakken en van de zich daarop bevindende verflagen moet beperkt zijn, ten genoegen van de Administratie.

Voorschrift 41.

Filmtoestellen (Methoden I, II en III).

Behalve wanneer slechts onbrandbare films worden gebruikt, moet de installatie en het gebruik van filmtoestellen op schepen onderworpen worden aan bijzondere door de Administratie voor te schrijven voorzorgsmaatregelen tegen brand. Kasten voor het bergen van brandbare films moeten door middel van een ventilatiekoker met de open lucht in verbinding staan; de doorsnede van deze koker moet een oppervlakte hebben van 10 cm² voor elke 3 1/2 kg. (of één vierkante inch voor elke 5 lbs) van de in de kast geborgen filmrollen of overeenkomstig materiaal.

Voorschrift 42.

Automatische sprinkler, brandalarm- en brandontdekkingssystemen (Methode II).

Op schepen voor welke methode II aanvaard is, moet een automatisch sprinkler- en brandalarmsysteem van een door de Administratie goedgekeurd type geïnstalleerd zijn, dat voldoet aan de bepalingen van Voorschrift 48 en zodanig is aangebracht, dat alle gesloten ruimten bestemd voor het gebruik of de bediening van passagiers en bemanning worden beschermd, met uitzondering van ruimten, welke geen werkelijk brandgevaar mede brengen.

Voorschrift 43.

Automatische brandalarm- en brandontdekkingssystemen (Methode III).

Op schepen voor welke methode III aanvaard is, moet een brandontdekkingssysteem van een door de Administratie goedgekeurd type, zodanig geïnstalleerd worden, dat de aanwezigheid van brand in alle gesloten ruimten bestemd voor het gebruik en de bediening van passagiers

des passagers ou de l'équipage (à l'exception des locaux qui ne présentent pas un risque notable d'incendie). Cette installation doit signaler automatiquement en un ou plusieurs endroits ou postes de sécurité du navire (où les officiers et les membres de l'équipage peuvent observer avec le plus de rapidité) la présence ou l'indication d'un incendie, ainsi que son emplacement.

Règle 44.

Plans (Méthodes I, II et III).

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

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

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

Règle 45.

Pompes, Tuyautages d'eau de mer, Prises d'incendie et Manches.

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

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

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

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

en bemanning (met uitzondering van ruimten welke geen werkelijk brandgevaar mede brengen), wordt ontdekt. De installatie moet op één of meer plaatsen of stations, waar dit het vlugst door officieren en bemanning kan worden waargenomen, elke brand of begin van brand registreren en localiseren.

Voorschrift 44.

Algemene plannen (Methoden I, II en III).

A's leidraad voor de Officier van de wacht moeten algemene plannen van de inrichting op een vaste plaats aangebracht zijn, welke plannen voor elk dek de verschillende verticale hoofdsecties tussen de brandwerende schotten aangeven, zomede de secties ingesloten door de brandvertragende schotten (indien aanwezig), de gegevens van de brandalarmtoestellen, brandontdekkingssystemen, de sprinklerinstallatie (indien aanwezig), de brandblusapparaten, de toegangen tot en de uitgangen van verschillende afdelingen, dekken, enz., en het ventilatiesysteem met inbegrip van de plaats van de dempers en de identificatienummers van de ventilatiefans welke elke sectie bedienen.

DEEL E. — OPSPOREN EN BLUSSEN VAN BRAND OP PASSAGIERSSCHEPEN EN VRACHTSCHEPEN.

Deel E is van toepassing op passagiersschepen en op vrachtschepen behalve Voorschrift 50, dat alleen op passagiersschepen en Voorschrift 51, dat alleen op vrachtschepen van toepassing is. *Opmerking:* Voorschriften 45 t/m 49 geven de voorschriften weer waaraan de in de Voorschriften 50 en 51 genoemde middelen moeten voldoen.

Voorschrift 45.

Pompen, brandblusleidingen, brandkranen en brandslangen.

a) Brandbluspompen moeten onafhankelijk gedreven pompen zijn. Sanitaire, ballast-, lens- of algemene dienstpompen mogen beschouwd worden als brandbluspompen. De capaciteit van de pompen, welke voor brandblusdoeleinden bestemd zijn, moet ten minste twee derde van de voor het schip vereiste capaciteit van de lenspompen zijn. Elk der pompen moet ten minste de twee krachtige stralen water kunnen geven, zoals dezer nader in deze voorschriften worden vermeld. De reikwijdte van de straal van de straalspijp af moet ongeveer 12 meter (of 40 voet) zijn.

b) Leidingen, waaraan brandbluspompen zijn verbonden, moeten van ontlastkleppen zijn voorzien. Deze kleppen moeten op zodanige plaats zijn aangebracht, dat een te hoge druk in enig deel van de hoofdbrandblusleiding wordt voorkomen.

c) De doorlaat van de brandblusleidingen moet zó groot zijn, dat een voldoende hoeveelheid water kan worden opgebracht voor het gelijktijdig gebruik van ten minste twee brandslangen, en moet in overeenstemming zijn met de voorgeschreven capaciteit van de voor brandblusdoeleinden bestemde pompen.

d) Het aantal en de plaats van de brandkranen moeten zodanig zijn, dat op enig deel van het schip, waar ook gelegen, tenminste twee waterstralen gericht kunnen worden, van welke één door middel van een uit één lengte bestaande brandslang.

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

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

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

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

Règle 46.

Extincteurs d'incendie.

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

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

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

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

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

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

Règle 47.

Extinction par la vapeur ou par gaz inerte.

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

e) De leidingen en de brandkranen moeten zodanig zijn aangebracht, dat de brandslangen gemakkelijk daaraan kunnen worden gekoppeld. Op schepen, waarmede dekcladingen worden vervoerd, moeten de brandkranen zodanig zijn geplaatst, dat deze steeds gemakkelijk toegankelijk zijn; de leidingen moeten ter vermindering van het gevaar voor beschadiging door zulke ladingen op de daartoe meest geschikte wijze zijn gelegd.

f) Kranen of afsluiters moeten op een zodanige wijze op de leidingen worden aangebracht, dat elke brandslang kan worden ontkoppeld, terwijl de brandbluspompen in bedrijf zijn.

g) Brandslangen moeten vervaardigd zijn van door de Administratie goedgekeurd materiaal, terwijl de lengte voldoende groot moet zijn om een waterstraal te kunnen geven in elke ruimte, waarvoor het gebruik van de slangen is voorgeschreven. Zij moeten van de nodige onderdelen voorzien zijn. De inwendige middellijn van de straalpijp moet tenminste 12 mm. (of 1/2 inch) zijn.

h) De slangen welke in deze Voorschriften « brandslangen » zijn genoemd en de noodzakelijke onderdelen en gereedschappen moeten voor het gebruik gereed, op zichtbare plaatsen en in de onmiddellijke nabijheid van de brandkranen zijn opgeborgen.

Voorschrift 46.

Extincteurs.

a) De soort en de inrichting van alle extincteurs moeten door de Administratie worden goedgekeurd. De inhoud van draagbare extincteurs mag niet groter zijn dan 13 1/2 l. (of 3 gallons), en niet minder dan 9 l. (of 2 gallons).

b) Het aantal reserve vullingen moet in overeenstemming zijn met de daartoe door de Administratie te geven voorschriften.

c) Extincteurs, waarin het brandblussend middel onder druk bewaard wordt, mogen niet in passagiers- of bemanningsverblijven geplaatst zijn.

d) Draagbare extincteurs moeten periodiek nagezien worden en aan de beproevingen worden onderworpen, welke de Administratie kan voorschrijven.

e) Een van de draagbare extincteurs, welke voor het gebruik in een bepaalde ruimte zijn bestemd, moet nabij de toegang tot die ruimte worden geplaatst.

f) Alle afsluiters van een vast opgesteld brandblusapparaat moeten een zodanige plaats hebben, dat ze gemakkelijk bereikbaar zijn en bij het uitbreken van brand niet gemakkelijk van gebruik afgesneden worden.

Voorschrift 47.

Verstikkend gas of stoom voor laadruimen en ketelruimen.

a) Wanneer voor brandblusdoeleinden voorzieningen getroffen zijn voor de toelating van gas of stoom in laadruimen of ketelruimen, moeten de nodige aanvoerleidingen voor gas of stoom van afsluiters of kranen voorzien zijn, welke gemakkelijk onder alle omstandigheden van het dek af bereikbaar zijn en zodanig gemerkt zijn, dat daardoor duidelijk wordt aangegeven, naar welke afdelingen de leidingen voeren. Doelmatige voorzieningen moeten getroffen worden tegen een ongewenste toelating van gas of stoom in een afdeling. Wanneer een bepaalde pijp naar een voor passagiers toegankelijke ruimte voert, moet een goed beschermde extra afsluiter of kraan worden aangebracht.

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

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

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

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

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

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

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

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

Règle 48.

Dispositifs automatiques à pulvérisation d'eau.

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

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

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

b) De leidingen moeten zodanig gelegd zijn, dat zij een doeltreffende verdeling van het verstikkend gas of stoom waarborgen. In grote ruimten moeten tenminste twee aanvoerpijpen zijn, van welke één naar het voorste deel en de andere naar het achterste deel leidt. Wanneer stoom wordt toegepast moeten de pijpen tot onder in het ruim leiden.

c) (i) Waar koolzuur als brandblussend middel in laadruimen wordt gebruikt, moet de beschikbare hoeveelheid zo groot zijn, dat het vrije gas een volume heeft van 30 percent van de bruto inhoud van het grootste laadruim, hetwelk luchtdicht kan worden afgesloten.

(ii) Waar koolzuur als brandblussend middel in ketelruimen wordt gebruikt moet de mede te voeren hoeveelheid gas zo groot zijn, dat een minimum hoeveelheid vrij gas beschikbaar is gelijk aan 30 percent van de bruto-inhoud van het grootste ketelruim gemeten tot aan de bovenkant van de ketels. Wanneer de machinekamer en het ketelruim niet geheel afgescheiden zijn en de mogelijkheid bestaat, dat brandstofolie uit het ketelruim in de bilges van de machinekamer vloeit, moeten de machinekamer en het ketelruim gezamenlijk als één afdeling worden beschouwd.

(iii) Waar koolzuur als brandblussend middel, zowel in laadruimen als in ketelruimen wordt gebruikt, behoeft de hoeveelheid gas niet groter te zijn, dan die welke wordt voorgeschreven voor de grootste afdeling, onverschillig of deze een laadruim dan wel een ketelruim is, welke op deze wijze wordt beveiligd.

(iv) Voor de toepassing van deze paragraaf c) moet het volume gas op 0,56 kubieke meter per kilogram (of 9 kubieke voet per lb) worden gesteld.

d) Waar stoom als brandblussend middel in de ruimten wordt gebruikt, moet(en) de beschikbare ketel(s) een stoomproductie hebben van tenminste één kilogram per uur voor elke 0,75 kubieke meter (of 1 lb per uur voor elke 12 kubieke voet) van de bruto inhoud van het grootste laadruim van het schip.

e) Voorzieningen moeten worden getroffen, opdat alle ventilatiefans buiten de ruimte waarin zij zijn opgesteld stopgezet kunnen worden en dat alle gangen, ventilatiekokers, ringvormige ruimten rond schoorstenen en andere openingen naar ruimten, waarin verstikkend gas of stoom het brandblussend middel is, gesloten kunnen worden.

f) Voorzieningen moeten worden getroffen, opdat een hoorbare waarschuwing wordt gegeven indien koolzuur wordt toegelaten in een ruimte waarin soms gewerkt wordt.

Voorschrift 48.

Automatische Sprinklersystemen.

a) Watersprinklersystemen die automatisch gaan werken, zijn als doeltreffend voor brandblusdoeleinden aanvaardbaar. Waar een dergelijk systeem is aangebracht, moet het onder de nodige druk staan en moet een doorlopende watertoevoer verzekerd zijn.

b) Het systeem moet in een aantal secties — ter beoordeling van de Administratie — zijn onderverdeeld; een automatisch alarm, dat een brand of begin van brand registreert en localiseert, moet op één of meer doelmatige plaatsen of stations zijn aangebracht.

c) De pomp of pompen, welke het spuiten van de sprinklerelementen onderhouden, moeten, indien een drukval in het systeem optreedt, automatisch gaan werken.

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

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

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

Règle 49.

Appareils respiratoires, Casques et Fanaux de sécurité.

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

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

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

Règle 50.

Dispositions concernant les Navires à passagers. Services de ronde et détection d'incendie.

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

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

Locaux utilisés par les passagers et l'équipage.

c) Tout navire à passagers doit être muni d'installations permettant de diriger rapidement au moins deux jets énergiques simultanés sur tout point de chaque pont ou espace utilisé par les passagers ou par l'équipage quand les portes étanches, ainsi que toutes les portes des cloisons prin-

d) Elke pomp moet in staat zijn doorlopend een voldoende hoeveelheid water onder de juiste druk voor de sprinklerelementen op te brengen, wanneer een door de Administratie bepaald aantal elementen spuit.

e) Er moeten tenminste twee krachtbronnen zijn voor het in bedrijf stellen van zeewaterpompen, luchtcompressors en automatische alarmtoestellen. Bij elektrische krachtlevering moet de stroom worden verkregen van het noodschakelbord door middel van een voedingleiding, welke uitsluitend voor dat doel wordt gebruikt. Er mag geen andere schakelaar in de stroomketen zijn, dan die aan het schakelbord. De schakelaar moet van een duidelijk opschrift voorzien en normaal ingeschakeld zijn.

f) Sprinklerelementen moeten gaan spuiten bij een temperatuur, welke door de Administratie zal worden vastgesteld. Doelmatige middelen voor periodieke beproevingen van alle automatische inrichtingen moeten beschikbaar zijn.

Voorschrift 49.

Gasmasker-zuurstoftoestellen, rookhelmen en veiligheidslampen.

a) Een gasmasker — zuurstoftoestel of rookhelm moet van een door de Administratie goedgekeurd type zijn.

b) Om te voorkomen, dat de drager van een rookhelm of masker met luchtslang rook inademt, moet de lengte van de beschikbare slang voldoende groot zijn om te kunnen reiken van het open dek, vrij van het luikhoofd, de deuropening of ingang tot aan elk deel van de ruimen of voortstuwingsruimten.

c) Veiligheidslampen moeten een minimum brandtijd van drie uren bezitten en van een door de Administratie goedgekeurd soort zijn.

Voorschrift 50.

Bepalingen voor passagiersschepen, Brandrol en opsporing van brand.

a) Een doeltreffend rondesysteem moet worden onderhouden op alle passagiersschepen, opdat elk uitbreken van brand vlug wordt ontdekt. Niet-automatische brandalarmtoestellen, welke het voor een brandrondedienst mogelijk maken, onmiddellijk alarm te maken op de brug, of op de brandcontrolestations, moeten over de passagiers- en bemanningsverblijven verdeeld worden aangebracht.

b) Een goedgekeurd brandalarm- of brandontdekkings-systeem moet worden aangebracht, welk systeem de aanwezigheid van brand in elk deel van het schip, dat volgens de opvatting van de Administratie niet toegankelijk is voor de brandrondedienst, registreert en localiseert, en wel op één of meer doelmatige plaatsen of stations, waar het op de vlugste wijze door officieren en bemanning kan worden waargenomen, behalve wanneer ten genoegen van de Administratie kan worden aangetoond, dat het schip op reizen van een zodanig korte duur wordt gebruikt, dat het onredelijk zou zijn dit voorschrift toe te passen.

Ruimten gebruikt door passagiers en bemanning.

c) Een passagiersschip moet voorzien zijn van midelen met welke tenminste twee krachtige stralen water snel en gelijktijdig gericht kunnen worden op ieder deel van elk dek of van elke ruimte welke door passagiers of bemanning worden gebruikt, terwijl alle waterdichte

cipales d'incendie, sont fermées. Les portes des cloisons intermédiaires peuvent être pourvues d'orifices de dimensions convenables munis d'un dispositif d'obturation.

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

Locaux à Marchandises.

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

f) (i) Tout navire à passagers d'une jauge brute égale ou supérieure à 1.000 tonneaux doit être muni d'installations comportant un réseau de tuyautage permanent et permettant d'amener, dans tout compartiment susceptible d'être occupé par des marchandises, une quantité de gaz inerte suffisante pour donner un volume de gaz libre au moins égal à 30 pour cent du volume brut de la cale la plus vaste susceptible d'être hermétiquement fermée. L'Administration intéressée pourra autoriser l'emploi de vapeur au lieu de gaz inerte sur les navires à vapeur et sur les navires à moteur, quand ils sont pourvus d'installations satisfaisant aux conditions requises par le paragraphe d) de la Règle 47.

(ii) Sur les navires à passagers d'une jauge brute inférieure à 1.000 tonneaux, les installations d'extinction dans les locaux à marchandises doivent être réalisées à la satisfaction de l'Administration.

Compartiment des machines et soutes à combustible.

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

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

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

(i) Il doit y avoir, dans chaque rue de chauffe, un récipient contenant du sable, de la sciure de bois imprégnée de soude, ou toute autre matière sèche approuvée, en quantité à la satisfaction de l'Administration.

(ii) Il doit y avoir, dans chaque rue de chauffe, ainsi que dans tout local renfermant une partie de l'installation relative au combustible liquide, au moins deux extincteurs portatifs distributeurs de mousse ou d'un autre agent approuvé efficace pour éteindre un incendie de combustible liquide.

(iii) Des dispositifs approuvés doivent permettre de fournir et de distribuer promptement de la mousse sur le sol de la ou des chaufferies et de tout local renfermant des pompes à combustible ou des caisses de décantation. La

deuren en alle deuren in de hoofdbrandschotten gesloten zijn. De deuren in tussenliggende schotten mogen van doelmatige openingen met luikjes zijn voorzien.

d) Een passagiersschip moet van een zodanig aantal goedgekeurde draagbare extincteurs voorzien zijn als de Administratie doelmatig en voldoende oordeelt.

Laadruimen.

e) Een passagiersschip moet voorzien zijn van middelen met welke tenminste twee krachtige stralen water snel en gelijktijdig gericht kunnen worden in elk laadruim

f) (i) Een passagiersschip met een bruto inhoud van 1.000 ton of meer, moet voorzien zijn van middelen met welke verstikkend gas van een zodanige hoeveelheid, dat het vrije gas een volume heeft van 30 percent van de bruto-inhoud van het grootste laadruim van het schip, hetwelk luchtdicht kan worden afgesloten, door middel van een permanent leidingsysteem kan worden aangevoerd in elke afdeling waarin lading kan worden vervoerd. De Administratie kan het gebruik van stoom in plaats van verstikkend gas goedkeuren op stoomschepen en op schepen, welke voortgestuwd worden door middel van verbrandingsmotoren, wanneer de inrichting voldoet aan het bepaalde in paragraaf d) van Voorschrift 47.

(ii) Wanneer ten genoegen van de Administratie kan worden aangetoond, dat de reizen van een schip dusdanig kort van duur zijn, dat de toepassing van de hiervoor opgenomen eis onredelijk zou zijn, zomede op passagiersschepen met een bruto-inhoud van minder dan 1.000 ton, moet de brandblus-inrichting voor de laadruimen de goedkeuring hebben van de Administratie.

Voortstuwingsgedeelten en bunkers.

g) Een passagiersschip moet voorzien zijn van middelen met welke tenminste twee krachtige stralen water snel en gelijktijdig gericht kunnen worden in elk deel van kolenbunkers, ketelruimen en machinekamers.

h) Een passagiersschip, dat uitgerust is met oliegestookte ketels of dat voortgestuwd wordt door middel van verbrandingsmotoren, moet in de voortstuwingsgedeelten beschikken over tenminste twee brandafsluiters of kranen van welke één aan bakboord en één aan stuurboord is gelegen en over brandslangen voor elk van de brandafsluiters of kranen, zomede over koppelingen en straalpijpen welke tevens zijn ingericht voor het sproeien van water of olie.

i) Wanneer de hoofd- of hulpketels van een passagiersschip met olie gestookt worden, moet voldaan worden aan de bepalingen van de paragrafen g) en h) van dit Voorschrift en aan de volgende regelen :

(i) In elk stookruim moet een bak aanwezig zijn, welke zand, zaagsel doordrenkt met soda, of andere goedgekeurde droge stof in zulk een hoeveelheid bevat, als door de Administratie wordt voorgeschreven.

(ii) Er moeten op elke stookplaats van elk ketelruim en in elk deel van de voortstuwingsruimte, in hetwelk een deel van de stookolieinstallatie is ondergebracht tenminste twee goedgekeurde draagbare extincteurs aanwezig zijn welke schuim of een ander goedgekeurd middel verspreiden, dat doelmatig is voor het blussen van oliebranden.

(iii) Er moeten goedgekeurde middelen zijn met welke vlug schuim kan worden verkregen en worden verdeeld over het ketelruim of de ketelruimen en elke ruimte in welke zich toestellen voor stookolie of brandstofoliebe-

quantité de mousse que ces appareils peuvent fournir doit être suffisante pour couvrir, sur une épaisseur de 152 mm. (6 pouces), la surface la plus étendue sur laquelle il est possible que se répande du combustible liquide au cas où une fuite viendrait à se produire. Au lieu de mousse, on peut faire usage de gaz inerte ou employer un système fixe d'extinction par projection en pluie d'eau sous forte pression. Au cas où la chambre des machines n'est pas complètement séparée de la chaufferie et où il peut se faire que du combustible liquide s'écoule de la chaufferie dans la chambre des machines, l'ensemble formé par la chaufferie et la chambre des machines est considéré comme formant un seul compartiment. Les appareils doivent pouvoir être commandés d'un point, ou de plusieurs points, facilement accessibles, et qui ne puissent se trouver rapidement isolés par un commencement d'incendie.

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

j) Sur tout navire à passagers mû par un moteur à combustion interne, en sus des dispositifs prévus aux paragraphes g) et h) ci-dessus, il doit être installé, dans chacun des compartiments des machines, au moins un extincteur à mousse d'un modèle approuvé et d'une capacité minimum de 45 litres (10 gallons). Il doit en outre être prévu, dans chacun de ces compartiments, un extincteur portatif d'un modèle approuvé par 1.000 ou fraction de 1.000 chevaux de puissance au frein des machines, sans que le nombre total par compartiment de ces extincteurs puisse être inférieur à deux ni qu'il puisse en être exigé plus de six par compartiment. L'emploi d'un extincteur à gaz carbonique de 16 kg. (35 livres) peut être admis comme équivalent à un extincteur à mousse de 45 litres (10 gallons).

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

Pompes.

l) Tout navire à passagers d'une jauge brute égale ou supérieure à 4.000 tonneaux doit être muni d'au moins trois pompes d'incendie mues par la vapeur ou par toute autre source d'énergie, et tout navire à passagers d'une jauge brute inférieure à 4.000 tonneaux, d'au moins deux pompes à incendie de ce type.

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

zinktanks bevinden. De hoeveelheid schuim moet voldoende groot zijn om de grootste oppervlakte, welke bij toevallige lekkages met olie overstroomd zou kunnen worden, met een laag ter dikte van 15 centimeter (of 6 inches) te kunnen bedekken. In de plaats van schuim mag verstikkend gas of een vast ingebouwd hogedruk watersproeisysteem worden gebruikt. Wanneer de machinekamer en het ketelruim niet geheel gescheiden zijn en de mogelijkheid bestaat, dat brandstofolie uit het ketelruim in de bilges van de machinekamer vloeit, moeten de machinekamer en het ketelruim gezamenlijk als één afdeling worden beschouwd. De blusmiddelen moeten bediend worden op een gemakkelijk bereikbare plaats (of plaatsen) welke bij het uitbreken van brand niet gemakkelijk afgesneden kan worden.

(iv) Op schepen met één ketelruim moet één goedgekeurde schuimblusextincteur met een inhoud van tenminste 136 liter (of 30 gallons) en op schepen met meer dan één ketelruim moeten twee dergelijke extincteurs aanwezig zijn. Deze extincteurs moeten voorzien zijn van slangen op haspels, waarmede elk deel van de ketelruimen en van de ruimten, waarin zich enig deel van de oliestookinstallatie bevindt, kan worden bereikt. In plaats van een schuimblusextincteur met een inhoud van 136 liter (of 30 gallons) mag een koolzuurbrandblusapparaat met een inhoud van 45 kilogram (of 100 lbs) koolzuur worden toegepast.

j) Een passagiersschip, dat door middel van verbrandingsmotoren wordt voortgestuwd moet, behalve van hetgeen in de paragrafen g) en h) is voorgeschreven, in elk van de voortstuwingsruimten voorzien zijn van tenminste één goedgekeurde schuimblusextincteur met een inhoud van tenminste 45 liter (of 10 gallons) en eveneens van een goedgekeurde draagbare schuimblusextincteur voor elke 1.000 EPK of deel daarvan van het door de voortstuwingsinstallatie ontwikkelde vermogen: het totaal aantal aldus ter beschikking te stellen draagbare extincteurs mag echter niet kleiner zijn dan twee doch het behoeft niet groter te zijn dan zes. Een koolzuurbrandblusapparaat met een inhoud van 16 kg. (of 35 lbs) mag in plaats van een schuimblusextincteur met een inhoud van 45 liter (of 10 gallons) worden toegepast.

k) Wanneer in een passagiersschip, dat wordt voortgestuwd door verbrandingsmotoren, een hulpketel is geplaatst, moet worden voldaan aan hetgeen in subparagraaf i) (i) is voorgeschreven. Wanneer de hulpketel in een ruimte in het voortstuwingsgedeelte is geplaatst, moet in die ruimte in plaats van de grote extincteur, welke is voorgeschreven in de voorafgaande paragraaf, een goedgekeurde schuimblusextincteur worden geplaatst met een inhoud van tenminste 136 liter (of 30 gallons), uitgerust met doelmatige slangaansluitingen of andere goedgekeurde middelen voor de levering en verdeling van schuim. Een koolzuurbrandblusapparaat met een inhoud van 45 kg. (of 100 lbs) mag in plaats worden gesteld van een schuimblusextincteur met een inhoud van 136 liter (of 30 gallons).

Pompen.

l) Een passagiersschip met een bruto-inhoud van 4.000 ton of meer moet voorzien zijn van tenminste drie door stoom of andere beweegkracht gedreven pompen en elk passagiersschip met een bruto-inhoud van minder dan 4.000 ton van tenminste twee zulke pompen.

Elke brandbluspomp moet in staat zijn een hoeveelheid water op te brengen, welke door de Administratie voldoende wordt geoordeeld, en waarmede tenminste twee krachtige stralen water gelijktijdig op elk deel van het schip gericht kunnen worden.

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

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

Tuyautage et bouches d'incendie.

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

Manches d'incendie.

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

Casques respiratoires et fanaux de sûreté.

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

Règle 51.

Dispositions concernant les Navires de charge de 1.000 tonneaux de jauge brute et au-dessus.

a) (i) Tout navire de charge d'une jauge brute égale ou supérieure à 2.000 tonneaux doit être muni d'une installation d'extinction par gaz inerte, permettant d'envoyer, par un réseau de tuyautages fixes, dans tout compartiment susceptible d'être occupé par des marchandises, une quantité de gaz suffisante pour donner un volume de gaz libre au moins égal à 30 pour cent du volume brut de la cale la plus vaste susceptible d'être hermétiquement fermée. L'Administration pourra autoriser l'emploi de vapeur au lieu de gaz inerte sur les navires à vapeur et sur les navires à moteur quand ils sont pourvus d'installations satisfaisant aux conditions requises par le paragraphe d) de la Règle 47. Sur les bateaux-citernes, l'emploi de la mousse peut être autorisé comme un équivalent convenable du gaz inerte ou de la vapeur.

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

- a) si les cales sont pourvues de panneaux d'écouille en acier et de moyens efficaces de fermeture de tous les conduits d'air et autres ouvertures conduisant aux cales ;
- b) si le navire est construit pour être affecté uniquement aux transports de cargaisons telles que le minerai ou le charbon ;

m) Voor een passagiersschip met een lengte van 91,5 meter (of 300 voet) of meer, uitgerust met oliegestookte ketels of verbrandingsmotoren voor de voortstuwing, moeten de inrichting voor de zeewateraanvoer met de pompen en hun krachtbronnen zodanig zijn, dat een brand in een bepaalde afdeling niet alle brandbluspompen buiten werking zal stellen.

In een schip met een lengte kleiner dan 91,5 meter (of 300 voet), waar een brand in een bepaalde afdeling alle pompen buiten werking zou kunnen stellen, moet er ander zoveel mogelijk gelijkwaardig middel tot blussing van brand beschikbaar zijn.

Brandblusleidingen en brandkranen.

n) Een passagiersschip moet voorzien worden van brandblusleidingen en brandkranen in overeenstemming met de terzake dienende bepalingen van Voorschrift 45.

Brandslangen.

o) Een passagiersschip moet worden uitgerust met een zodanig aantal brandslangen als door de Administratie voldoende wordt geacht. Er moet tenminste één brandslang voor elke brandkraan zijn en deze slangen mogen slechts worden gebruikt voor brandblusdoeleinden of voor de beproeving van de brandblusinrichting bij brandblusoefeningen en inspecties.

Rookhelmen en veiligheidslampen.

p) Op een passagiersschip moeten tenminste twee uitrustingen aanwezig zijn, elk bestaande uit een gasmasker, zuurstoftoestel of rookhelm, een veiligheidslamp en een brandbijl. Deze uitrustingen moeten worden bewaard op ver uit elkaar liggende plaatsen en gereed zijn voor het gebruik. Voor het maken van nooddoorgangen in dekken, schachtwanden of schotten, moet een draagbare elektrische boor beschikbaar zijn.

Voorschrift 51.

Bepalingen voor vrachtschepen met een bruto inhoud van 1.000 registerton en meer.

a) (i) Een vrachtschip met een bruto-inhoud van 2.000 ton of meer moet voorzien zijn van middelen met welke verstikkend gas van een zodanige hoeveelheid, dat het vrije gas een volume heeft van 30 percent van de bruto inhoud van het grootste ruim van het schip, hetwelk luchtdicht kan worden afgesloten, vlug kan worden aangevoerd door middel van een leidingsysteem in elke afdeling, waarin lading kan worden vervoerd. De Administratie kan het gebruik van stoom goedkeuren in plaats van verstikkend gas op stoomschepen en op motorschepen, wanneer de inrichting voldoet aan het bepaalde in paragraaf d) van Voorschrift 47. Op tankschepen mag schuim in plaats van verstikkend gas of stoom worden toegepast.

(ii) De Administratie mag vrijstelling van deze bepalingen verlenen voor de laadruimen van een schip (andere dan tanks van een tankschip) :

- a) wanneer zij voorzien zijn van stalen luikdeksels en doeltreffende sluitingsmiddelen voor alle ventilatoren en andere openingen, welke naar de ruimten leiden ;
- b) wanneer het schip geconstrueerd en uitsluitend bestemd is voor het vervoer van ladingen als erts of kolen ;

- c) s'il est démontré à la satisfaction de l'Administration que le navire effectue des voyages de durée si courte qu'il serait déraisonnable d'exiger l'observation de ces prescriptions.
- b) Tout navire de charge d'une jauge brute égale ou supérieure à 1.000 tonneaux doit être muni :
- (i) a) de 2 pompes mues par une source d'énergie d'une puissance assurant le plein débit des manches d'incendie et d'installations permettant de diriger rapidement au moins deux jets énergiques simultanés en un point quelconque du navire. Ces installations doivent comprendre autant de manches d'incendie, comportant chacune les raccords et flexibles nécessaires, que l'Administration intéressée le jugera utile ;
 - b) Toutes les fois que, sur un tel navire où sont installées des chaudières à combustible liquide ou des moteurs à combustion interne, un incendie dans un compartiment quelconque peut rendre toutes les pompes inutilisables, il doit y avoir à bord un autre moyen d'éteindre l'incendie.
 - (ii) D'extincteurs portatifs d'incendie prêts à un emploi immédiat dans tout local utilisé par l'équipage et les passagers, s'il y en a, sans que ce nombre puisse jamais être inférieur à cinq.
 - (iii) D'un équipement composé d'un appareil ou casque respiratoire, d'un fanal de sûreté, d'une hache de pompier et, sauf sur les bateaux-citernes, d'une perceuse électrique portative permettant en cas d'urgence de frayer un accès au lieu de l'incendie à travers ponts, tambours ou cloisons.
- c) Sur tout navire de charge d'une jauge brute égale ou supérieure à 1.000 tonneaux, équipé de chaudières à combustible liquide ou de moteurs à combustion interne, il doit être prévu dans les compartiments des machines, au moins deux bouches d'incendie, l'une à tribord, l'autre à bâbord, et, pour chaque bouche d'incendie, une manche munie des raccords et manchons nécessaires, ainsi qu'un ajutage d'un modèle convenable pour projeter de l'eau en pluie sur le combustible liquide.
- d) Sur tout navire de charge d'une jauge brute égale ou supérieure à 1.000 tonneaux, sur lequel les chaudières principales ou auxiliaires sont alimentées avec un combustible liquide, les prescriptions suivantes doivent être en outre observées :
- (i) Il doit y avoir dans chaque rue de chauffe un récipient contenant du sable, de la sciure de bois imprégnée de soude, ou toute autre matière sèche approuvée, en quantité à la satisfaction de l'Administration.
 - (ii) Il doit y avoir, dans chaque rue de chauffe, ainsi que dans tout local renfermant une partie de l'installation relative au combustible liquide, au moins deux extincteurs portatifs d'un type approuvé, distributeurs de mousse ou d'un autre agent approuvé efficace pour éteindre un incendie de combustible liquide. Il doit y avoir, en outre, au moins un extincteur répondant aux mêmes conditions, la capacité correspondante devant être de 9 litres (2 gallons) par brûleur, sans qu'on puisse toutefois exiger pour la capacité totale du ou des extincteur(s) supplémentaire(s) plus de 45 litres (10 gallons) par chaufferie.
 - (iii) Des dispositifs approuvés doivent permettre de produire et distribuer promptement de la mousse sur le sol de la chaufferie et de tout local qui renferme des pompes à combustible ou des caisses de décantation. La quantité de mousse que ces appareils peuvent fournir doit
- c) whenever ten to be sufficient of the Administration is shown, that the ship is used for voyages of such short duration that it would be unreasonable to require the observance of these prescriptions.
- b) A cargo ship with a gross tonnage of 1,000 tons or more must comply with the following provisions :
- (i) a) There must be two mechanically driven pumps, each in a position to bring up the total required quantity of water to be used for the fire hoses; moreover, the means by which water is to be brought up must be such that at least two powerful jets of water can be directed simultaneously on any part of the ship; by these means the ship must be able to deal with any fire which may occur in any compartment, provided that the number of fire hoses, each with its own fittings and flexible connections, is such as to be approved by the Administration concerned.
 - b) Whenever on such ships fitted with oil-fired boilers or with internal combustion engines for propulsion, a fire in any compartment may render all the pumps inoperative, there must be on board another means of extinguishing the fire.
 - (ii) There must be immediately available for use in every part of the ship, for the crew and passengers, a sufficient number of portable fire extinguishers, the number never being less than five.
 - (iii) There must be available on board a fitting consisting of a breathing apparatus, a safety lamp, a fire axe, and, except on cargo ships, an electrically driven portable pump capable of forcing water through the hull, through the masts or through the bulkheads.
- c) On every cargo ship of a gross tonnage of 1,000 tons or more, fitted with boilers or engines of liquid fuel, or with internal combustion engines, there must be provided in the engine compartments, at least two fire doors, one on the starboard side and one on the port side, and, for each fire door, a hose with its own fittings and connections, and a nozzle suitable for projecting water in a shower on the fuel.
- d) On every cargo ship of a gross tonnage of 1,000 tons or more, in which the main or auxiliary boilers are fired with liquid fuel, the following provisions must in addition be observed :
- (i) In every heating room there must be a receptacle containing sand, or sawdust impregnated with soda, or any other dry material approved, in a quantity satisfactory to the Administration.
 - (ii) In every heating room, and in every part of the installation relative to liquid fuel, there must be at least two portable fire extinguishers of an approved type, foam dispensing or of any other approved efficient type for extinguishing a liquid fuel fire. There must also be, in addition, at least one fire extinguisher complying with the same conditions, the capacity of such extinguisher being 9 litres (2 gallons) per burner, without it being possible to require a total capacity of more than 45 litres (10 gallons) per heating room.
 - (iii) Approved devices must be provided for the prompt production and distribution of foam on the floor of the heating room and on every part of the installation in which pumps or settling tanks for liquid fuel are fitted. The quantity of foam which these devices can supply must
- c) whenever ten to be sufficient of the Administration is shown, that the ship is used for voyages of such short duration that it would be unreasonable to require the observance of these prescriptions.
- b) A cargo ship with a gross tonnage of 1,000 tons or more must comply with the following provisions :
- (i) a) There must be two mechanically driven pumps, each in a position to bring up the total required quantity of water to be used for the fire hoses; moreover, the means by which water is to be brought up must be such that at least two powerful jets of water can be directed simultaneously on any part of the ship; by these means the ship must be able to deal with any fire which may occur in any compartment, provided that the number of fire hoses, each with its own fittings and flexible connections, is such as to be approved by the Administration concerned.
 - b) Whenever on such ships fitted with oil-fired boilers or with internal combustion engines for propulsion, a fire in any compartment may render all the pumps inoperative, there must be on board another means of extinguishing the fire.
 - (ii) There must be immediately available for use in every part of the ship, for the crew and passengers, a sufficient number of portable fire extinguishers, the number never being less than five.
 - (iii) There must be available on board a fitting consisting of a breathing apparatus, a safety lamp, a fire axe, and, except on cargo ships, an electrically driven portable pump capable of forcing water through the hull, through the masts or through the bulkheads.
- c) On every cargo ship of a gross tonnage of 1,000 tons or more, fitted with boilers or engines of liquid fuel, or with internal combustion engines, there must be provided in the engine compartments, at least two fire doors, one on the starboard side and one on the port side, and, for each fire door, a hose with its own fittings and connections, and a nozzle suitable for projecting water in a shower on the fuel.
- d) On every cargo ship of a gross tonnage of 1,000 tons or more, in which the main or auxiliary boilers are fired with liquid fuel, the following provisions must in addition be observed :
- (i) In every heating room there must be a receptacle containing sand, or sawdust impregnated with soda, or any other dry material approved, in a quantity satisfactory to the Administration.
 - (ii) In every heating room, and in every part of the installation relative to liquid fuel, there must be at least two portable fire extinguishers of an approved type, foam dispensing or of any other approved efficient type for extinguishing a liquid fuel fire. There must also be, in addition, at least one fire extinguisher complying with the same conditions, the capacity of such extinguisher being 9 litres (2 gallons) per burner, without it being possible to require a total capacity of more than 45 litres (10 gallons) per heating room.
 - (iii) Approved devices must be provided for the prompt production and distribution of foam on the floor of the heating room and on every part of the installation in which pumps or settling tanks for liquid fuel are fitted. The quantity of foam which these devices can supply must

être suffisante pour couvrir sur une épaisseur de 152 mm. (6 pouces) la surface la plus étendue sur laquelle il est possible que se répande du combustible liquide au cas où une fuite viendrait à se produire. Au lieu de mousse, on peut faire usage de gaz inerte ou de vapeur, ou employer un système fixe d'extinction par projection en pluie d'eau sous forte pression. Au cas où la chambre des machines n'est pas complètement séparée de la chaufferie et où il peut se faire que du combustible liquide s'écoule de la chaufferie dans la chambre des machines, l'ensemble formé par la chaufferie et la chambre des machines est considéré comme formant un seul compartiment. Les appareils doivent pouvoir être commandés d'un point ou de plusieurs points facilement accessibles et qui ne puissent se trouver rapidement isolés par un commencement d'incendie.

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

f) Sur tout navire de charge d'une jauge brute égale ou supérieure à 1.000 tonneaux et mû par un moteur à combustion interne, les compartiments des machines doivent contenir :

(i) Les dispositifs prévus au paragraphes c) de la présente Règle.

(ii) Un extincteur à mousse d'un modèle approuvé et d'une capacité minimum de 45 litres (10 gallons) ou un extincteur à gaz carbonique de 16 kg. (35 litres).

(iii) Des extincteurs portatifs dont le nombre et la répartition seront fixés par l'Administration, compte tenu de la dimension et de la disposition de la chambre des machines ainsi que de la puissance des machines, étant entendu que le nombre de ces extincteurs ne peut être inférieur à deux, ni qu'on puisse en exiger plus de six.

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

Règle 52.

Possibilité d'utilisation rapide des Installations.

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

Règle 53.

Equivalences.

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

welke bij toevallige lekkage met olie overstroomd zou kunnen worden, met een laag ter dikte van 15 cm. (of 6 inches) te kunnen bedekken. In plaats van schuim mag verstikkend gas of een vast ingebouwd hoge-druk watersproeisysteem worden gebruikt. Wanneer de machinekamer en het ketelruim niet geheel gescheiden zijn en de mogelijkheid bestaat, dat brandstofolie uit het ketelruim in de bilges van de machinekamer vloeit, moeten de machinekamer en het ketelruim gezamenlijk als één afdeling worden beschouwd. De blusmiddelen moeten bediend worden op een gemakkelijk bereikbare plaats (of plaatsen) welke bij het uitbreken van brand niet gemakkelijk afgesneden kan worden.

e) De Administratie moet bijzondere aandacht schenken aan de brandblusmiddelen in machine- en ketelruimen op schepen met een bruto inhoud van 1.000 ton of meer, waar olie en steenkolen gelijktijdig als stookmiddel worden gebruikt.

f) In de voortstuwingsruimten op een vrachtschip met een bruto inhoud van 1.000 ton of meer, dat wordt voortgestuwd door middel van verbrandingsmotoren moeten de volgende brandblusmiddelen aanwezig zijn :

(i) De middelen volgens de bepalingen van paragraaf c) van dit Voorschrift.

(ii) Een goedgekeurde schuimblusextincteur met een inhoud van tenminste 45 liter (of 10 gallons) of een koolzuurbrandblusapparaat met een inhoud van 16 kilogram (of 35 lbs).

(iii) Een zodanig aantal draagbare extincteurs, zodanig verdeeld als door de Administratie zal worden voorgeschreven in verband met de afmetingen en de inrichting van de machinekamer en met het vermogen van de werktuigen voor de voortstuwing; het aantal extincteurs mag niet minder dan twee en behoeft niet meer dan zes te bedragen.

Wanneer een oliegestookte ketel aanwezig is, zijn de bepalingen van paragraaf d) van dit Voorschrift van toepassing.

Voorschrift 52.

Mogelijkheid tot het snel gebruik van de brandblusmiddelen.

De brandblusmiddelen op nieuwe en bestaande passagiersschepen en vrachtschepen moeten goed onderhouden worden te allen tijde gedurende de reis onmiddellijk gebruikt kunnen worden.

Voorschrift 53.

Toelating van vervangende middelen.

Waar in dit Deel van dit Hoofdstuk enig toestel, apparaat, brandblussend medium of inrichting van bijzonder soort of aard is voorgeschreven, kan elk ander toestel, enz., daarvoor in de plaats worden gesteld, indien ten genoegen van de Administratie wordt aangetoond, dat het vervangende middel of de inrichting niet minder doeltreffend is.

PARTIE F. — DIVERS

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

Règle 54.*Echappées.*

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

(i) Sous le pont de cloisonnement, chaque compartiment étanche doit être pourvu d'échappées suffisantes, aisément accessibles et offrant une retraite qui n'exige pas la traversée de portes étanches.

(ii) Au-dessus du pont de cloisonnement, chaque local limité par les cloisons principales d'incendie doit être pourvu d'au moins deux échappées, dont l'une au moins doit accéder à un escalier formant une échappée verticale.

(iii) La largeur, le nombre et la disposition des escaliers doivent être à la satisfaction de l'Administration.

b) Toute chambre des machines, tout tunnel d'arbre, toute chaufferie et tout autre local de service, doit être pourvu d'une échappée praticable offrant au personnel un moyen de retraite qui n'exige pas la traversée de portes étanches.

Règle 55.*Marche arrière.*

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

Règle 56.*Appareil à gouverner.*

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

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

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

CHAPITRE III. — ENGINS DE SAUVETAGE, ETC.

Règle 1.*Application.*

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

DEEL F. — ALLERLEI.

Deel F is alleen op passagiersschepen van toepassing.

Voorschrift 54.*Vluchtuitgangen.*

a) In alle voor passagiers en bemanning bestemde ruimten, moeten de trap- en ladderopgangen zijn aangebracht, met behulp waarvan deze vlug het inschepingsdek voor de reddingboten kunnen bereiken. In het bijzonder moet aan de volgende bepalingen worden voldaan :

(i) Elke waterdichte afdeling onder het schottendek moet zijn voorzien van een voldoende aantal geschikte uitgangen, zodat onafhankelijk van de waterdichte deuren een doelmatig aantal uitgangen beschikbaar is. Zij moeten zodanig worden aangebracht, dat zij gemakkelijk toegankelijk zijn.

(ii) Boven het schottendek moeten in elke ruimte gelegen tussen hoofdbrandschotten tenminste twee doelmatige uitgangen zijn van welke tenminste één toegang moet geven tot een trap naar boven.

(iii) De breedte, het aantal en de inrichting van trapopgangen, zijn aan de goedkeuring van de Administratie onderworpen.

b) Elke machinekamer, schroefastunnel, stookruim en andere werkruimten, moeten doelmatige uitgangen voor de bemanning hebben, opdat deze, zonder waterdichte deuren te passeren, deze ruimten verlaten.

Voorschrift 55.*Vermogen om achteruit te varen.*

Het vermogen van de voortstuwingsinstallatie van een passagiersschip bij achteruit varen moet voldoende zijn om aan het schip onder normale omstandigheden een behoorlijke manoeuvreerbaarheid te geven.

Voorschrift 56.*Stuurinrichting.*

a) Een passagiersschip moet voorzien zijn van een hoofdstuur- en van een hulpstuurinrichting, welke aan de goedkeuring van de Administratie onderworpen zijn.

b) De hulpstuurinrichting moet in geval van nood snel in werking gebracht kunnen worden, voldoende sterk gebouwd zijn en een voldoende vermogen bezitten, om aan het schip een goede bestuurbaarheid te kunnen geven bij een snelheid waarmede het schip nog manoeuvreerbaar is. Op alle schepen voor welke de Administratie een roerkoning voorschrijft met een middellijn van 22,86 cm. (of 9 inches) ter plaatse van de helmstok, moet zij werktuiglijk bewogen worden.

c) Een tweede hoofdstuurinrichting, welke op de roerkoning kan werken, zal als een hulpstuurinrichting beschouwd kunnen worden.

HOOFDSTUK III. — REDDINGMIDDELEN, ENZ.

Voorschrift 1.*Toepassing.*

a) Tenzij uitdrukkelijk anders is bepaald, is dit Hoofdstuk als volgt van toepassing op nieuwe schepen, welke voor internationale reizen worden gebezigd :

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

Partie B. — Navires à passagers.

Partie C. — Navires de charge.

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

PARTIE A. — DISPOSITIONS COMMUNES

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

Règle 2.

Définitions.

Dans ce chapitre :

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

Règle 3.

Exemptions.

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

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

(i) On doit appliquer dans la plus large mesure compatible avec les circonstances du trafic, les prescriptions relatives aux embarcations de sauvetage et autres engins de sauvetage ainsi qu'à la protection contre l'incendie.

(ii) Toutes ces embarcations et tous ces engins de sauvetage doivent être rapidement disponibles dans le sens de la Règle 4.

(iii) Il doit y avoir une brassière de sauvetage pour chaque personne présente à bord.

(iv) Des dispositions doivent être prises pour formuler des prescriptions générales qui doivent s'appliquer au cas particulier de ce genre de trafic. Ces prescriptions doivent être formulées d'accord avec ceux des autres Gouvernements contractants, s'il y en a, qui peuvent être directement intéressés au transport de ces passagers dans ces trafics.

Deel A. — Passagiersschepen en vrachtschepen.

Deel B. — Passagiersschepen.

Deel C. — Vrachtschepen.

b) Voor bestaande schepen gebezigd voor internationale reizen, welke nog niet voldoen aan de bepalingen van dit Hoofdstuk betreffende nieuwe schepen, moeten door de Administratie voor elk schip maatregelen worden genomen, teneinde te verzekeren, dat voor zover dit practisch mogelijk en redelijk is, niet later dan 1 Januari 1951 wordt voldaan aan de algemene beginselen gesteld in Voorschrift 4 en dat tevens in hoofdzaak wordt voldaan aan de andere bepalingen van dit Hoofdstuk.

DEEL A. — ALGEMEEN

(Deel A is van toepassing zowel op passagiersschepen als op vrachtschepen)

Voorschrift 2.

Omschrijvingen.

In dit Hoofdstuk betekent de uitdrukking « korte internationale reis » een internationale reis gedurende welke het schip zich niet verder verwijderd dan 200 zeemijlen van een haven of plaats waar passagiers en bemanning in veiligheid kunnen worden gebracht en welke een lengte van 600 zeemijlen tussen de laatste aanloophaven in het land waar de reis aanvangt en de uiteindelijke haven van bestemming niet overschrijdt.

Voorschrift 3.

Vrijstellingen.

a) Elke Administratie mag, indien zij van oordeel is dat de beschutte route van- en de omstandigheden waaronder de reis plaats heeft, zodanig zijn, dat de toepassing van de volledige bepalingen van dit Hoofdstuk onredelijk of niet noodzakelijk zijn, in dit geval bepaalde schepen of klassen van schepen tot het eigen land behorend, vrijstellen van de bepalingen van dit Hoofdstuk, indien deze schepen zich gedurende de reis niet verder dan 20 zeemijlen van het meest nabijgelegen land verwijderen.

b) Voor het geval passagiersschepen op internationale reizen worden gebezigd voor het vervoer voor grote aantallen passagiers, waarvoor geen vaste slaapplekken aanwezig zijn, zoals bijvoorbeeld bij het pelgrimvervoer, mag de Administratie, indien zij van oordeel is dat het practisch onuitvoerbaar is de bepalingen van dit Hoofdstuk toe te passen, zulke schepen, mits zij in haar land thuishoren, van deze voorschriften vrijstellen op de volgende voorwaarden :

(i) dat voor zoveel de omstandigheden van dit vervoer het toelaten de bepalingen betreffende reddingsboten en overige reddingsmiddelen en bescherming tegen brandgevaar zo volledig mogelijk worden toegepast;

(ii) dat alle genoemde boten en reddingsmiddelen onmiddellijk in de zin van Voorschrift 4 beschikbaar moeten zijn;

(iii) dat voor eenieder aan boord een zwemvest aanwezig is;

(iv) dat stappen zullen worden genomen om algemene voorschriften te formuleren, welke op de bijzondere omstandigheden van dit vervoer van toepassing zijn. Zulke bepalingen zullen worden vastgelegd in overleg met die andere Verdragsluitende Regeringen, die rechtstreeks belang hebben bij het vervoer van dergelijke passagiers in deze diensten.

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

Règle 4.

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

a) Les principes généraux qui règlent l'armement en 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.

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

(i) On doit pouvoir les mettre à l'eau sûrement et rapidement, même dans des conditions défavorables de bande et d'assiette.

(ii) Il doit être possible d'embarquer dans les embarcations de sauvetage rapidement et en bon ordre.

(iii) L'installation de chaque embarcation de sauvetage et de chaque engin flottant doit être telle qu'elle ne gêne pas la manœuvre des autres embarcations ou engins flottants.

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

Règle 5.

Construction des Embarcations de sauvetage.

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

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

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

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

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

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

Ongeacht enige bepaling van dit Verdrag blijft het Simla Verdrag voor de tot laatst genoemd Verdrag toegetreden landen van kracht tot het ogenblik, waarop de bepalingen van dit Voorschrift vastgelegd in subparagraaf b) (iv) in werking treden.

Voorschrift 4.

Onmiddellijke beschikbaarheid van Reddingsboten en drijvende toestellen.

a) Het algemene beginsel, dat de voorziening met reddingsboten en drijvende toestellen van een schip, waarop dit Hoofdstuk van toepassing is, beheerst is, dat zij in geval van nood onmiddellijk beschikbaar moeten zijn.

b) De reddingsboten en drijvende toestellen moeten om onmiddellijk beschikbaar te zijn, aan de volgende voorwaarden voldoen :

(i) Zij moeten ook onder ongunstige omstandigheden van slagzij en trim, veilig en vlug te water kunnen worden gebracht.

(ii) Het moet mogelijk zijn om de inscheping in de reddingsboten vlug en in goede orde te doen plaats hebben.

(iii) De plaatsing van elke reddingsboot en elk drijvend toestel moet zodanig zijn, dat zij de behandeling van andere reddingsboten en drijvende toestellen niet bemoeilijkt.

c) Alle reddingsmiddelen moeten vóór het schip de haven verlaat en steeds gedurende de reis, in goede staat en voor onmiddellijk gebruik gereed zijn.

Voorschrift 5.

Constructie van reddingsboten.

a) Alle reddingsboten moeten behoorlijk gebouwd zijn; zij moeten van zodanige vorm en afmetingen zijn, dat zij in zeegang een ruime mate van stabiliteit bezitten en bij volle bezetting en volledige uitrusting, voldoende vrijboord hebben.

b) Alle reddingsboten moeten open boten zijn met vaste boorden en uitsluitend inwendig drijfvermogen. De lengte mag niet minder zijn dan 7,3 meter (of 24 voet), behalve wanneer, in verband met de grootte van het schip of om andere redenen, de Administratie van oordeel is dat het aan boord plaatsen van zulke reddingsboten onredelijk of onpractisch is. Aan boord van geen enkel schip mogen de reddingsboten een lengte hebben van minder dan 4,9 meter (of 16 voet).

c) Geen reddingsboot mag worden goedgekeurd, waarvan het gewicht met volle belasting aan personen en uitrusting groter is dan 20.300 kg. (of 20 ton).

d) Alle reddingsboten, bestemd voor meer dan 60 personen, moeten motorreddingsboten zijn van Klasse A of Klasse B, die voldoen aan de eisen gesteld in Voorschrift 9, of reddingsboten, die zijn uitgerust met een andere goedgekeurde inrichting voor werktuigelijke voortstuwing, die voldoet aan de eisen gesteld in Voorschrift 10.

e) Alle reddingsboten moeten voldoende sterk zijn om zonder gevaar met volle bezetting en volledige uitrusting te water te kunnen worden gevierd.

f) Alle reddingsboten moeten een gemiddelde zeeg hebben, welke tenminste gelijk is aan 4 % van hun lengte.

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

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

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

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

Règle 6.

Capacité cubique des Embarcations de sauvetage.

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

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

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

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

A, B, C désignent respectivement les aires des sections transversales au quart avant, milieu et au quart arrière, qui correspondent aux trois points obtenus en divisant L en 4 parties égales. (Les aires correspondant aux deux extrémités de l'embarcation sont considérées comme négligeables).

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

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

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

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

c) Si la tonture du plat-bord, mesurée en deux points situés au quart de la longueur à partir des extrémités dépasse un centième de la longueur de l'embarcation, le

g) In reddingsboten, bestemd voor meer dan 100 personen, moet het drijfvermogen ten minste voldoende van de Administratie vermeerderd worden.

h) Het drijfvermogen van een houten reddingsboot moet worden verkregen door waterdichte luchtkasten, welke gezamenlijke inhoud tenminste gelijk moet zijn aan een tiende van de kubieke inhoud van de boot.

i) Het drijfvermogen van een metalen reddingsboot zal niet minder mogen zijn dan hierboven geëist wordt voor een houten boot van dezelfde kubieke inhoud; de inhoud van de waterdichte luchtkasten moet dienovereenkomstig worden vergroot.

j) Alle doften en langsscheepse zitplaatsen moeten zo laag als praktisch mogelijk is, in de reddingsboten zijn aangebracht. De buikdenningplanken moeten zo geplaatst zijn, dat de doften er niet meer dan 84 cm. (of 2 voet 9 duim) boven liggen.

Voorschrift 6.

Kubieke inhoud van de reddingsboten.

a) De kubieke inhoud van een reddingsboot moet worden bepaald naar de regel van Stirling (Simpson) of volgens elke andere methode, welke dezelfde graad van nauwkeurigheid geeft. De inhoud van een reddingsboot met platte spiegel moet worden berekend alsof de reddingsboot van achteren scherp toeloopt.

b) De inhoud van een reddingsboot in kubieke meters (of in kubieke voeten) berekend met behulp van de regel van Stirling kan bijvoorbeeld beschouwd worden te zijn uitgedrukt door de formule :

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

waarbij L de lengte is van de reddingsboot in meters (of in voeten), gemeten van de binnenzijde van de houten of metalen huid aan de voorsteven tot het overeenkomstige punt aan de achtersteven; voor een boot met platte spiegel wordt de lengte gemeten tot de binnenkant van de 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 delen te verdelen. (Aangenomen wordt dat de oppervlakken aan de uiteinden der boot kunnen worden verwaarloosd.)

De oppervlakken A, B en C worden geacht in vierkante meters (of vierkante voeten) te worden verkregen door achtereenvolgens de volgende formule op elk der 3 dwarsdoorsneden toe te passen :

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

waarbij h de holte is in meters (of voeten), gemeten van de binnenzijde van de houten of metalen huid van de kiel tot de lijn van bovenkant dolboord of in bepaalde gevallen tot een lagere hoogte, als hierna aangegeven.

a, b, c, d, e geven de horizontale wijden der reddingsboot aan in voeten (of in meters), gemeten op de twee uiterste punten van de holte, alsmede op de drie deelpunten, welke men verkrijgt bij deling van h in vier gelijke delen (a en e zijn de wijden aan de uiteinden en c die in het midden van h).

c) Indien de zegg van het dolboord, gemeten op twee punten gelegen op een vierde deel der lengte van de uiteinden af gerekend, meer bedraagt dan één percent van de

creux à employer pour le calcul de la surface de la section transversale A ou C doit être pris égal au creux au milieu, augmenté du centième de la longueur de l'embarcation.

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

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

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

g) Chaque Administration peut attribuer à une embarcation de sauvetage une capacité égale au produit par 0,6 des trois dimensions, s'il est reconnu que ce mode de calcul ne donne pas un résultat approché par excès; les dimensions s'entendent alors mesurées dans les conditions suivantes :

Longueur : hors bordé, entre intersections de celui-ci avec l'étrave et 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 plat-bord. Mais le creux à faire intervenir dans le calcul de la capacité cubique ne peut, en aucun cas, dépasser les 45 centièmes de la largeur.

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

h) La capacité cubique d'une embarcation de sauvetage à moteur se déduit de la capacité brute en retranchant de celle-ci un volume égal à celui qui est occupé par le moteur et ses accessoires, et, le cas échéant, par l'installation radiotélégraphique et le projecteur avec leurs accessoires.

Règle 7.

Capacité de transport des Embarcations de sauvetage.

a) Le nombre de personnes qu'une embarcation de sauvetage est appelée à recevoir est égal au plus grand nombre entier obtenu en divisant sa capacité en mètres cubes par 0,283, ou sa capacité en pieds cubes par 10.

longte van de reddingsboot, moeten 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 reddingsboot in het midden, vermeerderd met één percent van de lengte van de boot.

d) Indien de holte van de reddingsboot in het midden meer bedraagt dan 45 % van de breedte, moet de holte, te gebruiken voor de berekening van het oppervlak van de midscheeps doorsnede B, geacht worden gelijk te zijn aan 45 % van de wijde, en de holte, te gebruiken voor de berekening van de 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 1 t.h. van de lengte van de reddingsboot, met dien verstande, dat de holten, voor de berekening van de oppervlakken A en C gebruikt, in geen geval de werkelijke holten op die punten mogen overschrijden.

e) Indien de holte van de reddingsboot meer bedraagt dan 122 cm. (of 4 voet) moet het aantal personen, dat bij de toepassing van dit Voorschrift wordt verkregen evenredig met de verhouding van 122 cm. (of 4 voet) tot de werkelijke holte, worden verminderd, totdat uit een proefneming met de reddingsboot te water met dit aantal inzittenden, alle voorzien van zwemvesten, is gebleken, dat dit aantal kan worden vastgesteld.

f) Elke Administratie moet, met behulp van geschikte formules, een grens vaststellen voor het toe te laten aantal personen in reddingsboten, welke voor en achter zeer scherp toelopen en in reddingsboten, welke een zeer volle vorm hebben.

g) Elke Administratie mag voor een reddingsboot de inhoud vaststellen, gelijk aan 0,6 maal het product van lengte, wijde en holte, indien vaststaat, dat deze formule geen grotere inhoud oplevert dan die bij de bovengenoemde wijze van berekening verkregen.

De afmetingen zullen dan als volgt worden bepaald :

Lengte : tussen de aansnijding van de buitenzijde van de huid met de voorsteven en het daarmee overeenkomende punt aan de achtersteven, dan wel, bij een boot met platte spiegel tot de achterkant van de spiegel.

Wijde : op de buitenkant van de huid ter plaatse van de grootste wijde.

Holte : in het midden van de boot van de binnenzijde van de huid bij de kiel tot de lijn van bovenkant dolboord; de holte voor de berekening van de kubieke inhoud mag echter in geen geval groter zijn dan 45 % van de wijde.

In alle gevallen heeft de reder het recht te eisen, dat de kubieke inhoud van de boot door nauwkeurige meting zal worden bepaald.

h) De kubieke inhoud van een motorreddingsboot wordt verkregen door de bruto inhoud te verminderen met de inhoud van de ruimte, ingenomen door de motor met toebehoren en, zo deze aan boord zijn, met die, ingenomen door de radio-telegraafinstallatie en het zoeklicht met toebehoren.

Voorschrift 7.

Draagvermogen van reddingsboten.

a) Het aantal personen, hetwelk een reddingsboot mag opnemen, is gelijk aan het grootste geheel getal verkregen door de inhoud in kubieke meters te delen door 0,283 (of in kubieke voeten door 10).

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

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

Règle 8.

Nombre réglementaire des Embarcations de sauvetage à moteur ou à propulsion mécanique.

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

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

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

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

Règle 9.

Spécification des Embarcations de sauvetage à moteur.

a) Classe A.

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

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

(ii) Le moteur et ses accessoires doivent être convenablement enfermés, pour en assurer le fonctionnement dans des conditions de temps défavorables; des dispositions doivent être prises pour assurer la marche arrière.

(iii) La vitesse en marche avant doit être d'au moins 6 nœuds, en eau calme, avec son chargement complet en personnes, en combustible et en armement.

b) Classe B.

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

b) Dit getal moet verminderd worden wanneer het groter is dan het aantal personen voor welke voldoende zitplaatsen aanwezig zijn. Het laatste aantal moet vastgesteld worden op zodanige wijze, dat wanneer de personen geplaatst zijn, zij het gebruik van de riemen op geen enkele wijze bemoeilijken.

c) Bij de proef tot het vaststellen van het aantal personen, dat een reddingsboot kan opnemen, wordt elke persoon verondersteld een volwassen persoon met zwemvest aan te zijn.

Voorschrift 8.

Vereiste motorreddingsboten en andere werktuiglijk voortgedreven reddingsboten.

a) Wanneer het aantal vereiste reddingsboten aan boord van een schip 20 of meer bedraagt, moeten 2 daarvan motorreddingsboten zijn van Klasse A, die voldoen aan de eisen van Voorschrift 9.

b) Wanneer het aantal vereiste reddingsboten aan boord van een schip meer dan 13 bedraagt, doch minder dan 20, moet één daarvan een motorreddingsboot zijn van Klasse A en een tweede moet een motorreddingsboot zijn van Klasse A of Klasse B, die voldoet aan de eisen van Voorschrift 9, of een goedgekeurde werktuiglijk voortbewogen reddingsboot, die voldoet aan de eisen gesteld in Voorschrift 10.

c) Alle passagiersschepen, die volgens de hiervoren gestelde bepalingen niet voorzien zijn van een motorreddingsboot, moeten een motorreddingsboot aan boord hebben van Klasse A of B, die voldoet aan de eisen van Voorschrift 9, of een goedgekeurde werktuiglijk voortbewogen reddingsboot, die voldoet aan de eisen van Voorschrift 10.

d) Alle vrachtschepen met 1600 ton bruto inhoud en meer moeten een motorreddingsboot van Klasse A of B aan boord hebben, die voldoet aan de eisen van Voorschrift 9 of een werktuiglijk voortbewogen reddingsboot, die voldoet aan de eisen van Voorschrift 10.

Voorschrift 9.

Eisen voor motorreddingsboten.

a) Klasse A.

Een motorreddingsboot van Klasse A moet voldoen aan de volgende eisen :

(i) Zij moet zijn uitgerust met een goedgekeurd type verbrandingsmotor, en zijn voorzien van brandstof voldoende om gedurende 24 uren onafgebroken te varen en steeds gereed zijn voor onmiddellijk gebruik.

(ii) De motor met toebehoren moet op geschikte wijze zijn omkast, teneinde onder ongunstige weersomstandigheden de goede werking te waarborgen. De schroef moet achteruit kunnen werken.

(iii) De snelheid bij vooruitvaren moet bij volle belading met personen en uitrusting en kalm water tenminste 6 zeemijlen per uur bedragen.

b) Klasse B.

Een motorreddingboot van Klasse B moet voldoen aan de volgende voorwaarden :

(i) Elle doit porter un approvisionnement convenable de combustible et être maintenue constamment en état de marche.

(ii) Le moteur et ses accessoires doivent être convenablement enfermés afin d'en assurer le fonctionnement dans des conditions de temps défavorables, et des dispositions doivent être prises pour assurer la marche arrière.

(iii) La vitesse en marche avant doit être d'au moins 4 nœuds en eau calme avec un chargement complet de personnes, de combustible et de son armement.

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

(i) le poids du moteur, de ses accessoires, et, le cas échéant, du projecteur, de l'installation radiotélégraphique et de leurs accessoires; et

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

d) Lorsqu'une embarcation de sauvetage à moteur de la classe A est mise à bord, volontairement, au lieu d'une embarcation de sauvetage à moteur de la classe B ou d'un autre type d'embarcation de sauvetage à propulsion mécanique d'un type approuvé, en plus du nombre requis, les stipulations du paragraphe b) (i) de la présente Règle doivent être appliquées en ce qui concerne le combustible.

Règle 10.

Spécification des Embarcations de sauvetage à propulsion mécanique autres que les Embarcations de sauvetage à moteur.

Une embarcation de sauvetage à propulsion mécanique qui n'est pas à moteur, doit satisfaire aux conditions suivantes :

a) Le dispositif de propulsion doit être d'un type approuvé et doit avoir une puissance suffisante pour permettre à l'embarcation de sauvetage de s'éloigner promptement du navire lors de la mise à l'eau, ainsi que de maintenir la direction de la marche dans des conditions de temps défavorables. Si le dispositif de propulsion a une commande à main, il doit être tel qu'il puisse être manœuvré par des personnes inexpérimentées, et il doit également pouvoir être manœuvré quand l'embarcation de sauvetage est pleine d'eau.

b) Des dispositions seront prises pour la marche arrière.

c) Le volume des flotteurs intérieurs d'une embarcation de sauvetage à propulsion mécanique, autre qu'une embarcation de sauvetage à moteur, doit être augmenté pour compenser le poids du dispositif de propulsion.

Règle 11.

Armement des Embarcations de sauvetage.

a) L'armement normal de chaque embarcation de sauvetage sera le suivant :

(i) un nombre suffisant d'avirons pour la nage en pointe, plus deux avirons de rechange, et un aviron de queue; un jeu et demi de dames de nage ou de tolets, attachés à l'embarcation par une aiguillette ou chaîne; une gaffe;

(i) Zij moet voldoende van brandstof voorzien en te allen tijde voor onmiddellijk gebruik gereed zijn.

(ii) De motor met toebehoren moet op geschikte wijze zijn omkast, teneinde onder ongunstige weersomstandigheden de goede werking te waarborgen. De schroef moet achteruit kunnen werken.

(iii) De snelheid bij vooruitvaren moet bij volle belading met personen en uitrusting en in kalm water tenminste 4 zeemijlen per uur bedragen.

c) Het inwendige drijfvermogen van een motorreddingsboot moet tenminste gelijk zijn aan het drijfvermogen vereist volgens deze Voorschriften, indien de boot geen motorreddingsboot was, en moet in voldoende mate vermeerderd worden, indien zulke vermeerdering nodig is voor opheffing van het verschil tussen :

(i) het gewicht van de motor met toebehoren en, indien aanwezig, het zoeklicht en de radio-installatie met toebehoren en

(ii) het gewicht van de personen, die de reddingsboot meer zou kunnen dragen, indien de motor met toebehoren en, indien aanwezig, het zoeklicht en de radio-installatie met toebehoren werden verwijderd.

d) Wanneer vrijwillig een motorreddingsboot Klasse A wordt medegevoerd in plaats van een motorreddingsboot Klasse B of een ander type goedgekeurde door handkracht gedreven schroefreddingsboot gelden, wat de brandstof betreft, de bepalingen van paragraaf b) (i) van dit Voorschrift.

Voorschrift 10.

Eisen voor een werktuiglijk voortbewogen reddingsboot, anders dan een motorreddingsboot.

Een werktuiglijk voortbewogen reddingsboot, anders dan een motorreddingsboot moet voldoen aan de volgende eisen :

a) De voortbewegingsinrichting moet van een goedgekeurd type zijn en moet voldoende kracht hebben om een te water gelaten reddingsboot dadelijk vrij te krijgen van de zijde van het schip en in staat zijn om koers te houden onder ongunstige weersomstandigheden. Zij moet, indien met handkracht gedreven, in het gebruik behandeld kunnen worden door ongeoeffende personen en moet kunnen werken, zodra de reddingsboot te water is.

b) De voortbewegingsinrichting moet achteruit kunnen laten varen.

c) Het inwendige drijfvermogen van een werktuiglijk voortgedreven reddingsboot moet vermeerderd worden om het gewicht van de voortbewegingsinrichting op te heffen.

Voorschrift 11.

Uitrusting van reddingsboten.

a) De normale uitrusting van elke reddingsboot moet bestaan uit :

(i) één riem per doft, twee waarloze riemen en één stuurriem; anderhalf stel roerpennen of dollen verbonden aan de reddingsboot door touw of ketting; een bootshaak;

(ii) deux tampons pour chaque nable (il n'est pas exigé de tampons pour les nables munis de soupapes automatiques convenables), attachés à l'embarcation par des aiguillettes ou chaînes; une écope et deux seaux faits d'une matière approuvée;

(iii) un gouvernail attaché à l'embarcation par une aiguillette, et une barre franche;

(iv) deux hachettes, une à chaque bout de l'embarcation;

(v) un fanal avec de l'huile pour 12 heures d'éclairage. deux boîtes d'allumettes appropriées dans un récipient étanche à l'eau;

(vi) un mât, ou des mâts, avec des étais en fil d'acier galvanisé et des voiles de couleur orange;

(vii) un compas efficace enfermé dans un habitacle qui sera lumineux ou muni de moyens convenables d'éclairage;

(viii) une filière en guirlande extérieure à l'embarcation;

(ix) une ancre flottante de dimension approuvée;

(x) deux bossés de longueur suffisante : une d'elles sera tenue à l'extrême avant au moyen d'une estrope et d'un cabillot de manière à ce qu'elle puisse être larguée, et l'autre sera frappée solidement à l'étrave et prête à servir;

(xi) un récipient contenant quatre litres et demi (ou un gallon anglais) d'huile végétale, de poisson, ou animale; le récipient doit être disposé de façon à permettre de répandre aisément l'huile sur l'eau et construit de manière à pouvoir être amarré à l'ancre flottante;

(xii) un récipient étanche à l'air contenant des vivres à raison de deux livres anglaises (906 gr.) de vivres par personne;

(xiii) une livre anglaise (453 gr.) de lait condensé par personne, ou son équivalent;

(xiv) un réceptacle étanche à l'eau contenant trois quarts anglais (équivalent à trois litres) d'eau douce par personne; un gobelet fixé par une aiguillette;

(xv) deux signaux parachutes d'un type approuvé, capables de produire une lumière rouge brillante à une haute altitude; six feux à main d'un type approuvé donnant une lumière rouge brillante;

(xvi) deux signaux fumigènes flottants d'un type approuvé (pour emploi durant le jour) capables de produire une quantité de fumée de couleur orange;

(xvii) des dispositifs d'un type approuvé, permettant aux personnes de s'accrocher à l'embarcation si elle se retourne, sous la forme de quilles de roulis, de tringles, de quilles ainsi que des filières de plat-bord à plat-bord en passant sous la quille de l'embarcation ou tout autre dispositif approuvé;

(xviii) un coffre étanche de médicaments de première urgence, d'un type approuvé;

(xix) une lampe électrique capable d'être utilisée pour des signaux morses; deux batteries de réserve, deux ampoules de réserve;

(xx) un miroir de signalisation d'un type approuvé pour être utilisé durant le jour;

(xxi) un couteau de poche avec un ouvre-boîte attaché à l'embarcation par une aiguillette;

(xxii) deux halins légers flottants;

(xxiii) une pompe à main d'un type approuvé;

(ii) twee proppen voor elk propgat verbonden aan de reddingsboot door touw of ketting (proppen worden niet vereist wanneer behoorlijke zelfwerkende kleppen aanwezig zijn); een hoosvat en twee emmers van goedgekeurd materiaal;

(iii) een roer opgehangen aan de reddingboot en een helmstok;

(iv) twee bijlen, één voor en één achter;

(v) een lamp met olie voldoende voor 12 uren; twee dozer geschikte lucifers in waterdichte verpakking;

(vi) een of meer masten, met gegalvaniseerde ijzeren want en zeilen (oranje's gekleurd);

(vii) een bruikbaar kompas met nachthuis en verlichting of ingericht met geschikte middelen tot verlichting;

(viii) en aan de buitenzijde van de reddingsboot in bochten hangende aangebindselde grijplijn;

(ix) een drijfanker van goedgekeurde afmetingen;

(x) twee vanglijnen van voldoende lengte. Eén moet vóór in de reddingsboot zijn vastgezet met strop en knevel om los te kunnen maken en de andere moet stevig worden vastgemaakt aan de achterstevén van de reddingsboot en gereed zijn voor gebruik;

(xi) een bus inhoudende 4 ½ liter (of één gallon) traan, plantaardige of dierlijke olie. De bus moet zodanig vervaardigd zijn, dat de olie gemakkelijk op het water kan worden verspreid en zodanig zijn ingericht, dat zij aan het drijfanker kan worden bevestigd;

(xii) een waterdichte kist inhoudende één kg. (of 2 lbs) levensmiddelen voor elk der opvarenden;

(xiii) een half kg. (of een pond) gecondenseerde melk of voedsel van gelijke waarde voor elk der opvarenden;

(xiv) waterdichte vaten of tanks inhoudende 3 liter (of 3 quarts) zoet water voor elk der personen; een ankertje met ketting;

(xv) twee valschermsignalen van goedgekeurd type, geschikt om op grote hoogte een helder rood licht te geven; zes handstakellichten van een goedgekeurd type, die een helder rood licht geven;

(xvi) twee goedgekeurde drijvende rooksignalen (voor gebruik bij dag) geschikt om een hoeveelheid oranje gekleurde rook te verspreiden;

(xvii) goedgekeurde middelen om, ingeval de boot is omgeslagen, de personen in staat te stellen zich aan de boot vast te houden, in de vorm van kimrails samen met grijplijnen vastgemaakt van dolboord tot dolboord onder de kiel door, of andere goedgekeurde voorzieningen;

(xviii) een goedgekeurde uitrusting voor eerste hulp bij ongelukken verpakt in een waterdichte kist;

(xix) een elektrische zaklantaarn geschikt voor het geven van morse-seinen met 2 waarloze batterijen en 2 waarloze gloeilampen;

(xx) een goedgekeurde spiegel om bij dag seinen te kunnen geven;

(xxi) een zakmes met blikopener, dat steeds met een eindje aan de boot is vastgemaakt;

(xxii) twee lichte werplijnen, die kunnen drijven;

(xxiii) een goedgekeurde handpomp en

(xxiv) un coffre convenable pour recevoir le petit matériel d'armement.

b) Dans le cas de navires effectuant des voyages d'une durée telle que dans l'opinion de l'Administration intéressée, les articles spécifiés dans les alinéas (vi), (xii), (xiii), (xx), (xxi) du paragraphe a) de la présente Règle sont considérés comme superflus, l'Administration peut en permettre la dispense.

c) Malgré les dispositions du paragraphe a) de la présente Règle, les embarcations de sauvetage à moteur ou toutes autres embarcations de sauvetage à propulsion mécanique d'un type approuvé ne sont pas tenues de porter au mât ou des voiles, ou plus de la moitié de l'armement en avirons, mais elles doivent porter deux gaffes.

d) Toutes les embarcations de sauvetage admises à transporter plus de 60 personnes doivent être munies de dispositifs convenables pour permettre à une personne se trouvant dans l'eau de se hisser dans l'embarcation de sauvetage.

Règle 12.

Maintien en bon ordre de l'Armement des Embarcations de Sauvetage.

Tout le matériel d'armement des embarcations de sauvetage qui n'est pas enfermé dans des caissons, doit être convenablement saisi dans l'embarcation, à l'exception de la gaffe qui sera gardée claire pour déborder l'embarcation. Les saïnes doivent être disposées de manière à assurer le maintien du matériel, sans engager les crocs de hissage, ni empêcher le rapide chargement ou l'accès immédiat dans les embarcations.

Règle 13.

Appareil portatif de Radio pour Embarcation de sauvetage.

a) Les navires ayant moins de 20 embarcations doivent être munis d'un appareil portatif de radio d'un type approuvé et satisfaisant aux prescriptions de la Règle 14 du Chapitre IV. Tout cet équipement doit être conservé dans la chambre des cartes ou dans tout autre lieu convenable, et prêt à être transporté dans n'importe laquelle des embarcations en cas d'urgence.

b) Dans le cas de navires effectuant des voyages d'une durée telle que, dans l'opinion de l'Administration, un appareil portatif de radio serait superflu, l'Administration peut en accorder la dispense.

Règle 14.

Accès aux Embarcations.

Des dispositions convenables doivent être prises pour permettre l'accès aux embarcations.

Ces dispositions comprennent :

a) une échelle appropriée, correspondant à chaque jeu de bossoirs, pour permettre l'accès aux embarcations lorsqu'elles sont à l'eau;

b) des dispositifs appropriés pour éclairer les appareils de mise à l'eau et les embarcations, lors de la mise à l'eau;

c) des dispositions appropriées pour avertir les passagers et l'équipage que le navire est sur le point d'être abandonné; et

d) des dispositifs appropriés situés en dehors de la chambre des machines, permettant d'arrêter toute décharge d'eau dans les embarcations.

(xxiv) een geschikte kist om kleine uitrustingsartikelen op te bergen.

b) Elke Administratie mag, indien zij van oordeel is, dat in verband met de duur van de reis, de uitrusting, genoemd in subparagrafen (vi), (xii), (xiii), (xx) en (xxi) van paragraaf a) van dit Voorschrift, niet nodig is, bepaalde schepen hiervan vrij stellen.

c) Een motorreddingsboot of andere goedgekeurde werktuiglijk voortgedreven reddingsboot behoeft, niettegenstaande hetgeen is voorgeschreven in paragraaf a) van dit Voorschrift, niet uitgerust te zijn met masten en zeilen of met meer dan een half stel riemen, maar zij moet twee bootshaken hebben.

d) Elke reddingsboot bestemd voor meer dan 60 personen moet voorzien zijn van een doelmatige inrichting om vanuit het water in de reddingsboot te kunnen klimmen.

Voorschrift 12.

Zeevast plaatsen van de uitrusting in reddingsboten.

De uitrusting van reddingsboten, voorzoveel die niet in een kast is geborgen, met uitzondering van de bootshaak, die bij de hand moet zijn om de boot vrij te houden, moet op een geschikte plaats zeevast in de reddingsboot gestuwd worden. Het sjoeren moet zodanig geschieden, dat beveiliging van de uitrusting verzekerd blijft, dat zij het uithoeken van de b'okken niet kan bemoeilijken, het vlotte beladen niet kan verhinderen of het vlugge embarkeren in de reddingsboten niet kan beletten.

Voorschrift 13.

Draagbare radio-installatie voor reddingsboten.

a) Schepen met minder dan 20 reddingsboten moeten voorzien zijn van een goedgekeurde draagbare radio-installatie, die voldoet aan de eisen gesteld in Voorschrift 14 van Hoofdstuk IV. Deze gehele uitrusting moet in de kaartenkamer of andere geschikte plaats gereed worden gehouden om in geval van nood naar één van de reddingsboten gebracht te kunnen worden.

b) De Administratie mag schepen, gebezigd op reizen waarvan zij in verband met de duur van de reis van oordeel is, dat een draagbare radio-installatie voor een reddingsboot niet nodig is, van bovengenoemde eis vrijstellen.

Voorschrift 14.

Embarkeren in de reddingsboten.

Voor het embarkeren in de reddingsboten moeten geschikte maatregelen zijn getroffen, waaronder :

a) een practische ladder bij elk stel davits om in de reddingsboot te kunnen gaan, wanneer deze te water ligt;

b) geschikte middelen om de davits met toebehoren en de reddingsboten tijdens het te water vieren te verlichten;

c) geschikte middelen om passagiers en bemanning te waarschuwen, dat men op het punt staat het schip te verlaten en

d) geschikte middelen buiten de machinekamer, om te voorkomen dat binnenboords water in de reddingsboten kan lopen.

Règle 15.*Inscriptions sur les embarcations de sauvetage et les Engins flottants.*

a) Les dimensions de l'embarcation de sauvetage, ainsi que le nombre de personnes qu'elle est autorisée à recevoir, doivent être inscrits sur l'embarcation de sauvetage en caractères indélébiles et faciles à lire. Le nom du navire auquel l'embarcation de sauvetage appartient doit être peint sur l'avant et les deux bords.

b) On inscrira de la même manière le nombre de personnes sur les engins flottants (et les radeaux transportés au lieu des engins flottants).

c) On ne doit pas inscrire sur une embarcation de sauvetage ou sur un engin flottant un nombre de personnes plus grand que celui qui est obtenu en application des présentes Règles.

Règle 16.*Caractéristique des Bouées de sauvetage.*

a) Une bouée de sauvetage doit remplir les conditions suivantes :

(i) être soit en liège massif, soit en toute autre matière équivalente;

(ii) être capable de soutenir, en eau douce, pendant 24 heures un poids de fer d'au moins 14 kg. 5 (32 livres anglaises).

Sont prohibées les bouées de sauvetage dont le remplissage est constitué par du jonc, du liège en copeaux ou en grains, ou par toute autre substance à l'état de déchets et sans cohésion propre ainsi que les bouées dont la flottabilité est assurée au moyen de compartiments à air nécessitant une insufflation préalable.

b) Les bouées doivent être pourvues de guirlandes solidement amarrées. Il doit y avoir une bouée au moins, de chaque bord, qui soit pourvue d'une ligne de sauvetage longue de 27 m. 50 (ou 15 brasses) au moins. Le nombre des bouées de sauvetage lumineuses ne doit pas être inférieur à la moitié du nombre total des bouées de sauvetage et ne doit en aucun cas descendre au-dessous de six. Les appareils lumineux correspondants doivent être automatiques, efficaces et ne doivent pas s'éteindre par l'effet de l'eau; ils doivent être disposés au voisinage de leurs bouées avec les organes de fixation nécessaires.

c) Toutes les bouées de sauvetage doivent être installées à bord de façon à être à portée immédiate des personnes embarquées.

d) Les bouées de sauvetage doivent pouvoir toujours être larguées instantanément et ne comporter aucun dispositif de fixation permanente.

Règle 17.*Brassières de sauvetage.*

a) Les navires doivent avoir, pour chaque personne présente à bord, une brassière de sauvetage d'un type approuvé par l'Administration, et, en outre, un nombre convenable de brassières spéciales pour enfants, à moins que les brassières précédentes ne puissent être ajustables à la taille des enfants.

b) Une brassière de sauvetage ne doit pas être approuvée par l'Administration à moins de remplir les conditions suivantes :

(i) être de matière et de construction appropriées;

Voorschrift 15.*Merken van reddingsboten en drijvende toestellen.*

a) De afmetingen van een reddingsboot alsmede het aantal personen, dat zij zal mogen opnemen, moeten in duidelijk en blijvend schrift daarop worden aangebracht. De naam van het schip, waartoe de reddingsboot behoort, moet op de boegen geschilderd zijn.

b) Drijvende toestellen (en reddingsvlotten aan boord medegevoerd in plaats van drijvende toestellen) moeten op dezelfde wijze met het aantal personen zijn gemerkt.

c) Geen reddingsboot of drijvend toestel mag zijn gemerkt voor een groter aantal personen dan verkregen op de wijze als vastgelegd in deze Voorschriften.

Voorschrift 16.*Eisen voor reddingsboeien.*

a) Een reddingsboei moet aan de volgende voorwaarden voldoen :

(i) zij moet vervaardigd zijn van massief kurk of een ander daarmee gelijkwaardig materiaal;

(ii) zij moet gedurende 24 uren in zoet water een gewicht aan ijzer van 14,5 kg. (of 32 pond) kunnen dragen

Reddingsboeien gevuld met biezen, kurkafval, kurkkorrels of een ander los korrelig materiaal, of welker drijfvermogen afhangt van luchtkasten, die tevoren moeten worden opgeblazen, zijn verboden.

b) Reddingsboeien moeten zijn voorzien van een stevig aangebindselde van bochten voorziene grijplijn. Aan elke zijde van het schip moet ten minste één reddingsboei voorzien zijn van een lijn van een lengte van ten minste 27,5 meter (of 15 vadem). Niet minder dan de helft van het totale aantal reddingsboeien en in geen geval minder dan zes moeten voorzien zijn van zelf-ontbrandende lichten, welke door water niet kunnen worden gedoofd. Deze lichten moeten in de nabijheid worden gehouden van de boeien waarbij zij behoren en met de nodige middelen eraan zijn verbonden.

c) Alle reddingsboeien moeten zodanig zijn geplaatst, dat zij voor de opvarenden gemakkelijk bereikbaar zijn.

d) Reddingsboeien moeten altijd onmiddellijk kunnen worden geworpen en mogen niet op enigerlei wijze blijvend bevestigd zijn.

Voorschrift 17.*Zwemvesten.*

a) Schepen moeten voor elk der opvarenden een zwemvest van een door de Administratie goedgekeurd model aan boord hebben en bovendien, tenzij deze zwemvesten ook voor kinderen pasklaar zijn, een voldoende aantal doelmatige zwemvesten voor kinderen.

b) Een zwemvest mag niet door een Administratie worden goedgekeurd, tenzij het voldoet aan de volgende voorwaarden :

(i) het moet behoorlijk zijn vervaardigd van daartoe geschikte materialen;

(ii) être capable de soutenir en eau douce pendant 24 heures un poids de fer de 7 kg. 5 (ou 16 ½ livres anglaises);

(iii) être réversible;

(iv) être capable de soutenir la tête d'une personne évanouie se trouvant dans l'eau.

Sont prohibées les brassières dont la flottabilité est assurée au moyen de compartiments à air.

c) Les brassières doivent être installées à bord de manière à être rapidement accessibles; leur position doit être clairement indiquée.

Règle 18.

Appareil Lance-amarre.

a) Tout navire doit être muni d'un appareil lance-amarre d'un type approuvé par l'Administration.

b) Cet appareil doit être capable de lancer avec une précision suffisante une ligne à une distance d'au moins 230 mètres (ou 250 yards) et doit comprendre au moins 4 fusées et 4 lignes.

Règle 19.

Signaux de détresse du navire.

Tout navire doit être muni, à la satisfaction de l'Administration, de moyens lui permettant d'effectuer des signaux de détresse efficaces, de jour et de nuit, comprenant des signaux parachutes capables de produire une lumière rouge brillante à une haute altitude.

Règle 20.

Rôle d'appel et Consignes en cas d'urgence.

a) Des fonctions spéciales à remplir en cas d'urgence doivent être assignées à chaque membre de l'équipage.

b) Le rôle d'appel doit fixer ces fonctions spéciales et indiquer, en particulier, à quel poste chaque homme devra se rendre, ainsi que les fonctions qu'il aura à remplir.

c) Le rôle d'appel doit être rédigé avant le départ du navire. Des copies en seront affichées dans diverses parties du navire, et en particulier dans les locaux de l'équipage.

d) Le rôle d'appel doit fixer les fonctions des divers membres de l'équipage en ce qui concerne :

(i) la fermeture des portes étanches, des vannes, les dispositifs de fermeture des d'ots, des escarbilleurs, etc.;

(ii) l'armement des embarcations de sauvetage, y compris l'appareil de radio portatif et des engins flottants en général;

(iii) la mise à l'eau des embarcations sous bossoirs;

(iv) la préparation générale des embarcations et engins flottants;

(v) le rassemblement des passagers;

(vi) l'extinction de l'incendie.

(ii) het moet in zoet water gedurende 24 uren een gewicht aan ijzer van 7,5 kilogram (of 16,5 lbs) kunnen dragen;

(iii) het moet aan beide zijden gedragen kunnen worden;

(iv) het moet zodanig vervaardigd zijn, dat het in het water het hoofd van een buiten bewustzijn geraakt persoon, boven kan houden.

Zwemvesten, welker drijfvermogen afhangt van luchtafdelingen, zijn verboden.

c) Zwemvesten moeten zodanig zijn geborgen, dat zij voor de opvarenden gemakkelijk bereikbaar zijn. De plaats moet duidelijk zijn aangegeven.

Voorschrift 18.

Lijnwerptoestellen.

a) Schepen moeten een lijnwerptoestel aan boord hebben van een door de Administratie goedgekeurd type.

b) Het toestel moet met redelijke trefzekerheid een lijn kunnen schieten over een afstand niet minder dan 230 meter (of 250 yards). Het moet van ten minste vier projectielen en vier lijnen zijn voorzien.

Voorschrift 19.

Noodseinen.

Schepen moeten, tot genoegen van de Administratie, voorzien zijn van middelen om, zowel bij dag als bij nacht, doelmatige noodseinen te geven, inclusief valscherm-seinen, die op grote hoogte een helder rood licht kunnen geven.

Voorschrift 20.

Appèlrol en hoe te handelen in geval van nood.

a) Aan elk lid van de bemanning moeten bepaalde plichten in geval van nood worden opgedragen.

b) De appèlrol moet al deze bepaalde plichten vermelden en in het bijzonder de plaats waarheen elk lid van de bemanning zich moet begeven en de taak, die hij daar heeft te verrichten, aangeven.

c) De appèlrol moet zijn opgemaakt vóór dat het schip vertrekt. Afschriften hiervan moeten worden opgehangen op verschillende plaatsen in het schip en in het bijzonder in de bemanningsverblijven.

d) De appèlrol moet aangeven, welke de plichten zijn van de verschillende leden van de bemanning in verband met :

(i) het sluiten van de waterdichte deuren, afsluiters, spuigaten, askokers, enz.;

(ii) de uitrusting van de reddingboten, de draagbare radio-installatie inbegrepen en van de drijvende toestellen in het algemeen;

(iii) het te water vieren van reddingboten geplaatst onder davits;

(iv) de algemene gereedmaking van de andere boten en drijvende toestellen;

(v) de appèls voor de passagiers; en

(vi) het blussen van brand.

c) Le rôle d'appel doit fixer les devoirs respectifs des membres du personnel du Service Général envers les passagers en cas d'urgence. Ces devoirs comprennent :

- (i) avertir les passagers;
- (ii) vérifier qu'ils sont habillés et qu'ils ont mis leurs brassières de sauvetage d'une manière convenable;
- (iii) réunir les passagers aux postes de rassemblement;
- (iv) maintenir l'ordre dans les coursives et les escaliers et contrôler d'une manière générale les mouvements des passagers; et
- (v) vérifier qu'un approvisionnement en couvertures a été placé dans les embarcations.

f) Le rôle d'appel doit prévoir des signaux distincts pour l'appel de tout l'équipage aux postes d'embarcations et d'incendie, et donner les caractéristiques de ces signaux.

Règle 21.

Appels et Exercices.

a) (i) Sur les navires à passagers, l'appel de l'équipage pour les exercices relatifs aux embarcations et à l'incendie doivent avoir lieu une fois par semaine, quand cela est praticable. Sur les navires à passagers qui effectuent des voyages d'une longueur supérieure à une semaine ces appels auront lieu avant que le navire ne quitte le dernier port de départ;

(ii) Sur les navires de charge, un appel de l'équipage pour les exercices d'embarcation et d'incendie doit avoir lieu à des intervalles ne dépassant pas un mois;

(iii) Les dates auxquelles ces appels ont lieu doivent être mentionnées à tel journal de bord qui pourra être prescrit par l'Administration et, si, pendant une semaine quelconque (pour les navires à passagers) ou d'un mois (pour les navires de charge), ces appels n'ont pas lieu, mention sera faite au journal de bord de la raison pour laquelle il a fallu s'en dispenser.

b) Sur les navires à passagers, sauf sur ceux qui effectuent des voyages internationaux courts, un appel des passagers doit avoir lieu dans les 24 heures qui suivent le départ.

c) Divers groupes d'embarcations de sauvetage doivent être utilisées à tour de rôle au cours des exercices successifs d'embarcations. Les exercices et les inspections doivent être effectués de façon à ce que l'équipage comprenne pleinement les fonctions qu'il sera appelé à remplir et s'y exerce.

d) Le signal d'alerte pour l'appel des passagers aux postes de rassemblement se compose d'une suite de plus de six coups brefs suivis d'un coup long du sifflet ou de la sirène. Sur les navires à passagers sauf sur ceux effectuant des voyages internationaux courts, ce signal sera complété par d'autres signaux produits électriquement dans tout le navire et manœuvrés de la passerelle de navigation. La signification de tous les signaux intéressant les passagers, avec des instructions précises sur ce qu'ils ont à faire en

e) De appèlrol moet voor het personeel van de civiele dienst hun verschillende plichten ten opzichte van passagiers in tijd van nood aangeven. Deze plichten moeten omvatten :

- (i) het waarschuwen van de passagiers;
- (ii) het toezien, dat deze gekleed zijn en dat zij hun zwemvesten op de juiste manier hebben aangedaan;
- (iii) het verzamelen van de passagiers op de appèlplaatsen;
- (iv) het bewaren van orde in de gangen en op de trappen en in het algemeen het regelen van het verkeer van de passagiers; en
- (v) het toezien, dat een hoeveelheid dekens naar de reddingsboten wordt gebracht.

f) De appèlrol moet bepaalde seinen aangeven voor het oproepen van alle leden der bemanning naar de verzamelplaatsen bij de boten en naar de bij brand aangewezen plaatsen en moet volledige bijzonderheden omtrent deze seinen inhouden.

Voorschrift 21.

Het houden van appèls en oefeningen.

a) (i) Op passagiersschepen moeten appèls van de bemanning voor oefening met de boten en voor brandoefening, indien uitvoerbaar, wekelijks plaats hebben. Op passagiersschepen, welker reis langer dan één week duurt, moet appèl worden gehouden vóór het schip vertrekt van de laatste afvaarthaven.

(ii) Op vrachtschepen moet een appèl van de bemanning voor oefening met de boten en voor brandoefening plaats hebben met tussen pozen van niet meer dan een maand.

(iii) De data, waarop appèls zijn gehouden, moeten worden vermeld in een dagboek, dat door de Administratie is voorgeschreven. Indien aan boord van passagiersschepen in een week of van vrachtschepen in een maand geen appèl is gehouden, moet worden aangetekend waarom het houden van een appèl niet uitvoerbaar was.

b) Op passagiersschepen, met uitzondering van die, welke worden gebezigd op korte internationale reizen, moet binnen 24 uur na vertrek uit de haven appèl worden gehouden.

c) Bij achtereenvolgende oefeningen met reddingsboten moeten verschillende groepen boten om beurten worden gebruikt. De oefeningen en inspecties moeten zodanig worden geregeld, dat de bemanning grondig op de hoogte is van en geoefend is in de werkzaamheden, die zij moet verrichten.

d) Het noodsein om de passagiers op te roepen naar de appèlplaatsen moet bestaan uit meer dan zes opvolgende korte stoten, gevolgd door een lange stoot op de fluit of sirene. Dit sein moet op passagiersschepen met uitzondering van die, welke op korte internationale reizen worden gebezigd, worden aangevuld door andere seinen, welke langs electrische weg van de brug af door het gehele schip worden gegeven. De betekenis van alle seinen, welke van belang zijn voor passagiers, moeten met

cas d'urgence, doivent être clairement indiquées en langues appropriées dans des avis qui doivent être affichés dans leurs cabines et dans les endroits bien visibles dans d'autres parties des locaux à passagers.

PARTIE B. — NAVIRES A PASSAGERS SEULEMENT

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

Règle 22.

Embarcations de sauvetage et Engins flottants.

a) Sous réserve des prescriptions des paragraphes ci-dessous de la présente Règle, sur les navires à passagers, il doit y avoir dans les embarcations de sauvetage une place pour chaque personne présente à bord, et, en outre, des engins flottants pour 25 pour cent des personnes présentes à bord. Sur aucun navire à passagers il ne peut être exigé plus d'embarcations de sauvetage qu'il n'est nécessaire pour recevoir toutes les personnes présentes à bord.

b) Dans le cas de navires à passagers effectuant des voyages internationaux courts, des embarcations de sauvetage et des engins flottants doivent être installés de façon à satisfaire aux prescriptions formulées pour ces navires dans les Règles 23 et 24. Si l'Administration considère que le transport de passagers, dépassant la capacité des embarcations prévue ci-dessus, est nécessité par le volume du trafic, cette Administration peut la permettre, à condition que le navire satisfasse aux prescriptions applicables à cette classe de navires, formulées dans la Règle 1 d) du Chapitre II.

c) Une Administration peut permettre à des navires déterminés ou à des catégories de navires, en possession de certificats de voyage international court, d'effectuer des voyages dépassant 600 milles, mais ne dépassant pas 1.200 milles, pourvu que de tels navires satisfassent aux prescriptions du paragraphe b) de la présente Règle et qu'ils portent des embarcations de sauvetage capables de contenir au moins 75 pour cent des personnes à bord.

Règle 23.

Nombre de Bossoirs et capacité des Embarcations de sauvetage et des Engins flottants.

a) (i) Tout navire à passagers doit avoir un nombre de jeux de bossoirs déterminé d'après sa longueur, par la colonne A du tableau inséré à la Règle 24, sous réserve qu'il ne sera pas exigé un nombre de jeux de bossoirs supérieur à celui des embarcations de sauvetage nécessaires pour recevoir toutes les personnes présentes à bord.

(ii) Sous chaque jeu de bossoirs doit être attaché une embarcation de sauvetage. Si ces embarcations de sauvetage ne fournissent pas une place suffisante pour recevoir toutes les personnes présentes à bord, des jeux de bossoirs additionnels auxquels seront attachées des embarcations de sauvetage, doivent être installés si possible. Si les embarcations de sauvetage attachées aux bossoirs ne fournissent pas une place suffisante pour toutes les personnes présentes à bord, des embarcations de sauvetage additionnelles seront installées au-dessous des embarcations de sauvetage attachées aux bossoirs de façon à fournir une place pour chaque personne présente à bord.

(iii) Lorsque dans l'opinion d'une Administration, il est impraticable ou déraisonnable de mettre sur un navire le nombre de jeux de bossoirs exigé par la colonne A du

nauwkeurige aanwijzingen hoe te handelen in geval van nood, duidelijk in daarvoor in aanmerking komende talen zijn aangegeven op kaarten, welke in de hutten en op zichtbare plaatsen in andere passagiersverblijven zijn aangebracht.

DEEL B. — ALLEEN VOOR PASSAGIERSSCHEPEN

(Deel B heeft alleen betrekking op passagiersschepen)

Voorschrift 22.

Reddingsboten en drijvende toestellen.

a) Met inachtneming van de bepalingen van de volgende paragrafen van dit Voorschrift moet op passagiersschepen in de reddingsboten plaats zijn voor alle opvarenden, en bovendien moeten drijvende toestellen aan boord zijn voor 25 t.h. van de opvarenden. Op geen passagiersschip zullen meer reddingsboten vereist zijn dan voldoende om alle opvarenden op te nemen.

b) Op passagiersschepen, welke korte internationale reizen worden gebezigd, moeten reddingsboten en drijvende toestellen aanwezig zijn in overeenstemming met hetgeen voor zulke schepen in de Voorschriften 23 en 24 is aangegeven. De Administratie mag, indien zij van oordeel is, dat de toevloed van passagiers het vervoer daarvan boven het aantal toegestaan in verband met de ruimte in de reddingsboten noodzakelijk maakt, hiervoor vergunning verlenen, indien het schip voldoet aan de bepalingen, die zijn voorgeschreven voor dit type schip in Voorschrift 1 d) van Hoofdstuk II.

c) Een Administratie mag afzonderlijke schepen of klassen van schepen, voorzien van certificaten voor korte internationale reizen, toestaan reizen te ondernemen van meer dan 600 zeemijlen, echter niet meer dan 1.200 zeemijlen, indien zulke schepen voldoen aan de bepalingen van paragraaf b) van dit Voorschrift en indien zij reddingsboten hebben, welke tenminste 75 t.h. van de opvarenden kunnen opnemen.

Voorschrift 23.

Aantal davits en kubieke inhoud reddingsboten en drijvende toestellen.

a) (i) Een passagiersschip moet naar gelang van de lengte voorzien zijn van een aantal stellen davits, zoals aangegeven in kolom A van de tabel in Voorschrift 24, met dien verstande, dat het aantal stellen davits niet groter behoeft te zijn dan het aantal reddingsboten, dat nodig is om alle opvarenden te kunnen opnemen.

(ii) Aan elk stel davits moet een reddingsboot verbonden zijn. Indien deze reddingsboten niet voldoende plaatsruimte voor alle opvarenden bieden, moeten aanvullende stellen davits met daaraan verbonden reddingsboten aanwezig zijn, wanneer dit praktisch uitvoerbaar is. Wanneer de aan davits verbonden boten geen plaats bieden voor alle opvarenden, moeten aanvullende reddingsboten onder de aan davits verbonden reddingsboten worden geplaatst, zó dat wordt voorzien in ruimte voor alle opvarenden.

(iii) Wanneer het volgens het oordeel van de Administratie onpraktisch en onredelijk is om aan boord van een schip het aantal davits te plaatsen, dat vereist wordt

tableau inséré à la Règle 24, cette Administration peut, dans certains cas exceptionnels, autoriser une réduction du nombre de jeux de bossoirs, comme spécifié dans la colonne B du tableau.

b) (i) Un navire à passagers affecté à des voyages internationaux courts doit avoir un nombre de jeux de bossoirs déterminé d'après sa longueur par la colonne A du tableau inséré à la Règle 24. Une embarcation de sauvetage doit être attachée à chaque jeu de bossoirs. Ces embarcations de sauvetage doivent avoir au moins la capacité minimum prescrite par la colonne C du tableau, ou la capacité suffisante pour recevoir toutes les personnes présentes à bord, si ce nombre est inférieur au premier. Dans le cas de navires admis à transporter un nombre de personnes dépassant la capacité des embarcations de sauvetage spécifiée dans la colonne C, on doit installer des embarcations de sauvetage additionnelles sous bossoirs ou des engins flottants d'un type approuvé, de façon à ce que la place fournie par toutes les embarcations de sauvetage, y compris les engins flottants, soit suffisante pour recevoir toutes les personnes présentes à bord. En outre, il doit y avoir des engins flottants pour 10 pour cent des personnes présentes à bord.

(ii) Lorsque, dans l'opinion d'une Administration, il n'est ni praticable, ni raisonnable de mettre sur un navire effectuant des voyages internationaux courts le nombre de jeux de bossoirs exigé par la colonne A du tableau inséré à la Règle 24, l'Administration peut, dans certains cas exceptionnels, autoriser une réduction dans le nombre de jeux de bossoirs, pourvu toutefois, que ce nombre soit au moins égal au nombre réduit exigé par la colonne B du tableau, et aussi que la capacité totale des embarcations de sauvetage du navire soit au moins égale au minimum exigé par la colonne C ou égale à la capacité nécessaire pour recevoir toutes les personnes présentes à bord, si le nombre de celles-ci est inférieur au premier.

c) Les navires à passagers doivent porter deux embarcations attachées aux bossoirs — une de chaque bord du navire — pour servir en cas d'urgence. Ces embarcations doivent être d'un type approuvé par l'Administration et ne dépasseront pas normalement une longueur de 8 mètres (ou 26 pieds). Elles peuvent entrer en compte pour satisfaire à la Règle 22, pourvu qu'elles répondent complètement aux conditions des embarcations de sauvetage du présent chapitre. Elles doivent être tenues prêtes pour un usage immédiat pendant que le navire est en mer. Sur les navires sur lesquels, en conformité avec la Règle 26 j), des dispositifs sont fixés aux côtés des embarcations de sauvetage il n'est pas nécessaire de munir de ces dispositifs les deux embarcations mises à bord pour satisfaire aux stipulations de la présente Règle.

Règle 24.

Tableau relatif aux Bossoirs et à la capacité des Embarcations de sauvetage.

Le tableau ci-après fixe d'après la longueur du navire:

A) le nombre minimum de jeux de bossoirs à installer, à chacun desquels doit être attachée une embarcation de sauvetage conformément à la Règle 23 ci-dessus;

B) le nombre réduit de jeux de bossoirs qui peut être admis exceptionnellement, conformément à la Règle 23;

C) la capacité minimum requise pour les embarcations de sauvetage sur un navire effectuant des voyages internationaux courts.

in kolom A van de tabel in Voorschrift 24, mag de Administratie onder bijzondere voorwaarden een kleiner aantal stellen davits, als aangegeven in kolom B van de tabel, toestaan.

b) (i) Een passagiersschip, dat op korte internationale reizen wordt gebezigd, moet voorzien zijn van stellen davits naar gelang van zijn lengte, als aangegeven in kolom A van de tabel in Voorschrift 24. Aan elk stel davits moet een reddingsboot verbonden zijn en deze reddingsboten moeten tenminste de minimum kubieke inhoud hebben, die wordt vereist in kolom C van de tabel of die nodig is voor alle opvarenden, welke van de twee de kleinste is. Ingeval schepen zijn voorzien van een certificaat voor het vervoer van een aantal personen, groter dan overeenkomende met de ruimte in de reddingsboten aangegeven in kolom C, moeten aanvullende reddingsboten onder davits of goedgekeurde drijvende toestellen zijn geplaatst, zodat de totaal verkregen capaciteit van de reddingsboten tezamen met de drijvende toestellen, voldoende is voor alle opvarenden aan boord. Daarboven moeten drijvende toestellen aan boord zijn voor 10 t.h. van alle opvarenden.

(ii) Wanneer het volgens het oordeel van de Administratie onpraktisch en onredelijk is om op een schip, gebezigd op korte internationale reizen, het aantal davits te plaatsen vereist volgens kolom A van de tabel in Voorschrift 24, mag de Administratie onder bijzondere voorwaarden een kleiner aantal stellen davits toestaan, met dien verstande, dat dit aantal nimmer kleiner mag zijn dan het minimum aantal aangegeven in kolom B van de tabel en dat de totale kubieke inhoud van de reddingsboten aan boord tenminste gelijk moet zijn aan de minimum inhoud, aangegeven in kolom C of aan de vereiste ruimte voor alle opvarenden, welke van de twee de kleinste is.

c) Passagiersschepen moeten twee aan davits verbonden boten aan boord hebben — één aan elke zijde van het schip — voor gebruik in noodgevallen. Deze boten moeten van een door de Administratie goedgekeurd type zijn en moeten in het algemeen niet langer zijn dan 8 meter (of 26 voet). Zij mogen worden medegerekend voor de toepassing van Voorschrift 22, mits zij volledig voldoen aan de eisen van dit Hoofdstuk voor reddingsboten. Zij moeten, wanneer het schip op zee is, gereed zijn voor onmiddellijk gebruik. Voor schepen waar door aanbrenging van inrichtingen aan de buitenzijde van de boten is voldaan aan de eisen van Voorschrift 26 j), behoeven de twee boten, vereist volgens dit Voorschrift, zulke inrichtingen niet te hebben.

Voorschrift 24.

Tabel met betrekking tot het aantal davits en de kubieke inhoud van reddingsboten.

De 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 een reddingsboot, overeenkomstig met bovenvermeld Voorschrift 23 verbonden moet zijn;

B) Het kleiner aantal stellen davits, dat bij uitzondering volgens Voorschrift 23 toegestaan mag worden; en

C) De minimum inhoud der reddingsboten vereist voor een schip dat voor korte internationale reizen wordt gebezigd.

Longueur enregistrée du Navire <i>Lengte van het schip volgens meetbrief</i>				(A) Nombre minimum de jeux de bossoirs	(B) Nombre réduit de jeux de bossoirs autorisé exception- nellement	(C) Capacité minimum des embarcations <i>Minimum inhoud van de reddingsboten</i>			
Mètres — Meters		Pieds anglais — Voeten		— <i>Minimum aantal stellen davits</i>	— <i>Kleiner aantal stellen davits bij uitzondering toegestaan</i>	Mètres cubes — Kub. meters	Pieds cubes — Kub. Eng. voeten		
31	$\left\{ \begin{array}{c} \text{et au-} \\ \text{dessous} \\ \text{de} \\ \text{en} \\ \text{kleiner} \\ \text{dan} \end{array} \right\}$	37	100	$\left\{ \begin{array}{c} \text{et au-} \\ \text{dessous} \\ \text{de} \\ \text{en} \\ \text{kleiner} \\ \text{dan} \end{array} \right\}$	120	2	2	11	400
37		43	120		140	2	2	18	650
43	»	49	140	»	160	2	2	26	900
49	»	53	160	»	175	3	3	33	1.150
53	»	58	175	»	190	3	3	38	1.350
58	»	63	190	»	205	4	4	44	1.550
63	»	67	205	»	220	4	4	50	1.750
67	»	70	220	»	230	5	4	52	1.850
70	»	75	230	»	245	5	4	61	2.150
75	»	78	245	»	255	6	5	68	2.400
78	»	82	255	»	270	6	5	76	2.700
82	»	87	270	»	285	7	5	85	3.000
87	»	91	285	»	300	7	5	94	3.300
91	»	96	300	»	315	8	6	102	3.600
96	»	101	315	»	330	8	6	110	3.900
101	»	107	330	»	350	9	7	122	4.300
107	»	113	350	»	370	9	7	135	4.750
113	»	119	370	»	390	10	7	146	5.150
119	»	125	390	»	410	10	7	157	5.550
125	»	133	410	»	435	12	9	171	6.050
133	»	140	435	»	460	12	9	185	6.550
140	»	149	460	»	490	14	10	202	7.150
149	»	159	490	»	520	14	10	221	7.800
159	»	168	520	»	550	16	12	238	8.400
168	»	177	550	»	580	16	12		
177	»	186	580	»	610	18	13		
186	»	195	610	»	640	18	13		
195	»	204	640	»	670	20	14		
204	»	213	670	»	700	20	14		
213	»	223	700	»	730	22	15		
223	»	232	730	»	760	22	15		
232	»	241	760	»	790	24	16		
241	»	250	790	»	820	24	17		
250	»	261	820	»	855	26	18		
261	»	271	855	»	890	26	18		
271	»	282	890	»	925	28	19		
282	»	293	925	»	960	28	19		
293	»	303	960	»	995	30	20		
303	»	314	995	»	1,030	30	20		

Note sur A) et B). — Lorsque la longueur du navire dépasse 314 mètres (ou 1,030 pieds) l'Administration doit déterminer le nombre minimum de jeux de bossoirs à installer sur ce navire.

Note sur C). — Lorsque la longueur du navire est inférieure à 31 mètres (ou 100 pieds) ou lorsqu'elle dépasse 168 mètres (ou 550 pieds) la capacité cubique des embarcations de sauvetage doit être déterminée par l'Administration.

Règle 25.

*Appareil de Radio et Projecteur
dans les Embarcations de sauvetage à moteur.*

a) Toute embarcation de sauvetage à moteur de la classe A, lorsqu'elle est exigée pour satisfaire aux paragraphes a) et b) de la Règle 8, doit être munie d'une installation radiotélégraphique, satisfaisant aux prescrip-

Noot betreffende A) en B). — Wanneer de lengte van het schip groter is dan 314 meter (of 1.030 voet) moet de Administratie het minimum aantal stellen davits voor dat schip vaststellen.

Noot betreffende C). — Wanneer de lengte van het schip kleiner is dan 31 meter (of 100 voet) of groter is dan 168 meter (of 550 voet) moet de kubieke inhoud van de reddingsboten door de Administratie worden vastgesteld.

Voorschrift 25.

*Radio-installaties en zoeklichten
in motorreddingsboten.*

a) Elke motorreddingsboot van klasse A, vereist krachtens de paragrafen a) en b) van Voorschrift 8, moet zijn uitgerust met een radiotelegraafinstallatie, die voldoet aan de eisen vastgelegd in dit Voorschrift en in Voor-

tions de la présente Règle et de la Règle 13 du Chapitre IV et d'un projecteur répondant aux prescriptions du paragraphe f) de la présente Règle.

b) L'équipement de radiotélégraphie doit être installé dans une cabine assez grande pour contenir en même temps l'équipement et son utilisateur.

c) Des mesures doivent être prises pour que le fonctionnement de l'émetteur et du récepteur ne soit pas gêné par le moteur en marche, que la batterie soit sur la charge ou non.

d) La batterie de la radio ne doit pas être utilisée pour alimenter un dispositif de lancement de moteur ou un système d'allumage quel qu'il soit.

e) Le moteur de l'embarcation de sauvetage doit être équipé avec une dynamo pour la recharge de la batterie de la radio, et pour tout autre usage.

f) Le projecteur doit comporter une lampe d'au moins 80 watts, un réflecteur efficace et une source d'énergie permettant d'éclairer efficacement un objet de couleur claire d'une largeur d'environ 18 mètres (ou 60 pieds) à une distance de 180 mètres (ou 200 yards) pendant une durée totale de 6 heures, et pourra fonctionner sans interruption pendant au moins 3 heures.

Règle 26.

Installation et manœuvre des Embarcations de Sauvetage.

a) Les embarcations de sauvetage doivent être installées à la satisfaction de l'Administration, de telle façon que :

(i) elles puissent être mises à l'eau dans un temps aussi court que possible;

(ii) elles n'empêcheront d'aucune manière la manœuvre rapide des autres embarcations de sauvetage attachées aux bossoirs, ou arrimées sous les embarcations de sauvetage attachées aux bossoirs, ou les engins flottants, le rassemblement des personnes présentes à bord aux postes d'évacuation ou leur embarquement; et

(iii) même sous des conditions défavorables de bande et d'assiette, au point de vue de la manœuvre des embarcations de sauvetage, un nombre de personnes aussi grand que possible puisse y être embarqué.

b) Lorsque cela est possible une embarcation de sauvetage seule sera desservie par un seul jeu de bossoirs. Sur les navires où cette disposition n'est pas réalisable les embarcations de sauvetage peuvent, sous réserve des dispositions qui précèdent, être placées l'une au-dessus de l'autre; ou sous certaines conditions que pourra imposer l'Administration, elles peuvent être placées l'une dans l'autre; toutefois, quand des embarcations de sauvetage ainsi disposées doivent être soulevées avant d'être mises à l'eau, des appareils mécaniques à moteur seront prévus pour les soulever.

c) Quand une embarcation de sauvetage est placée sous une autre, elle doit être munie de supports appropriés amovibles ou de tout autre dispositif d'un modèle approuvé, en vue d'éviter que le poids de l'embarcation de sauvetage supérieure soit mal réparti sur l'embarcation de sauvetage inférieure.

d) Les embarcations de sauvetage ne peuvent être placées sur plus d'un pont que si des mesures appropriées sont prises pour éviter que les embarcations de sauvetage d'un pont inférieur ne soient gênées par les embarcations de sauvetage placées sur le pont au-dessus.

schrift 13 van Hoofdstuk IV en tevens met een zoeklicht, dat voldoet aan paragraaf f) van dit Voorschrift.

b) De radio-installatie moet worden opgesteld in een ruimte, die groot genoeg is om plaats te bieden voor de uitrusting en de persoon, die het toestel bedient.

c) De inrichting moet zodanig zijn, dat de doelmatige werking van zender en ontvanger niet kan worden gestoord door het werken van de motor of het al of niet laden van een batterij.

d) De radiobatterij mag geen stroom leveren aan een aanzetmotor of ontstekingsstelsel.

e) De motor van de motorreddingsboot moet zijn voorzien van een dynamo voor het opnieuw laden van de radiobatterij en voor andere doeleinden.

f) Het zoeklicht moet een lamp van tenminste 80 Watt hebben met een doelmatige reflector en een krachtbron, welke in staat is om doelmatige verlichting mogelijk te maken van een licht gekleurd voorwerp van ongeveer 18 meter (of 60 voet) breedte op 180 meter (of 200 yards) afstand gedurende een totale periode van 6 uren en welke in staat is om tenminste drie uren onafgebroken te werken.

Voorschrift 26.

Plaatsing en behandeling van reddingsboten.

a) Reddingsboten moeten tot genoegen van de Administratie zodanig geplaatst zijn, dat :

(i) zij in de kortst mogelijke tijd te water kunnen worden gevierd;

(ii) zij op generlei wijze het vlugge behandelen van een der andere aan davits verbonden of onder andere aan davits verbonden reddingsboten geplaatste reddingsboten of van drijvende toestellen bemoeilijken, dan wel het verzamelen van de opvarenden op de appelplaatsen of hun inscheping hinderen;

(iii) zelfs onder voor het behandelen van de reddingsboten ongunstige omstandigheden van helling en trim een zo groot mogelijk aantal opvarenden kan worden ingescheept.

b) Indien uitvoerbaar, moet niet meer dan één reddingsboot onder een enkel stel davits worden geplaatst. Aan boord van schepen waar dit onuitvoerbaar is, mogen de reddingsboten met inachtneming van de voorgaande bepalingen boven elkaar worden geplaatst, of zij mogen met inachtneming van de voorwaarden, die de Administratie kan opleggen, in elkaar worden geplaatst, doch wanneer de reddingsboten moeten worden gelicht, vóórdat zij te water worden gevierd, moet een werktuigelijke inrichting voor het lichten zijn aangebracht.

c) Wanneer een reddingsboot onder een andere reddingsboot is geplaatst, moeten, teneinde zeker te zijn dat het gewicht van een reddingsboot niet meer dan nodig wordt gedragen door de er onder geplaatste reddingsboot, goedgekeurde verplaatsbare steunen of andere goedgekeurde inrichtingen zijn aangebracht.

d) Reddingsboten mogen slechts op meer dan een dek worden geplaatst op voorwaarde, dat doeltreffende maatregelen worden genomen om te voorkomen, dat op een lager dek geplaatste reddingsboten door de reddingsboten op een hoger dek onklaar raken.

e) On ne doit pas mettre d'embarcations de sauvetage à l'extrême avant du navire. Les embarcations de sauvetage doivent être disposées de telle manière qu'elles puissent être mises à l'eau avec sécurité.

f) Les bossoirs doivent être de forme approuvée, et doivent être disposés à la satisfaction de l'Administration. Ils doivent être disposés sur un ou plusieurs ponts de telle sorte que les embarcations de sauvetage placées au-dessous d'eux puissent être mises à l'eau avec sécurité sans être gênées par la manœuvre des autres bossoirs.

g) Sur les navires de plus de 46 mètres (ou 150 pieds) de longueur les bossoirs doivent être :

(i) du type oscillant ou du type à gravité pour la manœuvre des embarcations de sauvetage d'un poids ne dépassant pas 4.064 kg. (ou 4 tonnes anglaises) dans leur état de mise à l'eau sans passagers;

(ii) du type à gravité pour la manœuvre d'embarcations d'un poids supérieur à 4.064 kg. (ou 4 tonnes anglaises) dans leur état de mise à l'eau sans passagers.

h) Sur les navires dont la longueur ne dépasse pas 46 mètres (ou 150 pieds) lorsqu'ils sont équipés de bossoirs du type pivotant, ceux-ci doivent être munis de dispositifs d'un modèle approuvé, qui les empêcheront de sortir de leur crapaudine.

i) Les bossoirs, garants, poulies et autres appareils doivent avoir une résistance suffisante pour permettre de mettre à l'eau avec sécurité les embarcations de sauvetage avec leur complet chargement de personnes et de matériel, même si le navire a une bande de 15° d'un bord quelconque.

j) Sur les navires dont le pont des embarcations est d'une hauteur supérieure à 4 m. 60 (ou 15 pieds) au-dessus de la ligne de flottaison correspondant au tirant d'eau maximum en eau de mer, des mesures seront prises pour faciliter la mise à l'eau sous des conditions défavorables de bande.

k) Les embarcations de sauvetage, à l'exception des embarcations de secours, mentionnées à la Règle 23, seront desservies par des garants métalliques, ainsi que par des treuils d'un modèle approuvé. Mais l'Administration peut permettre l'installation de garants en cordage de manille avec ou sans treuils sur des navires, quand elle estime que des garants en cordage de manille sont suffisants, tout en tenant compte, entre autres, de la hauteur du pont des embarcations au-dessus de la ligne de flottaison correspondant au tirant d'eau minimum en eau de mer.

l) Deux tireveilles doivent être attachées aux extrémités des bossoirs; les garants et les tireveilles doivent être assez longs pour atteindre l'eau lorsque le navire est à son tirant d'eau le plus faible en eau de mer et avec une bande de 15° d'un bord à l'autre. Les poulies inférieures doivent être munies d'un anneau ou d'une maille allongée disposés pour être passés dans les crocs de suspente, à moins que ne soit installé un dispositif d'échappement d'un modèle approuvé.

m) Les embarcations de sauvetage attachées aux bossoirs doivent avoir leurs palans prêts à être utilisés et des dispositions doivent être prises pour que les embarcations soient rapidement libérées des palans, sans qu'il soit nécessaire que cette manœuvre soit simultanée pour les deux palans. Les points d'attache des embarcations de sauvetage aux palans seront placés de telle sorte que les embarcations de sauvetage puissent être facilement dégagées des bossoirs.

e) Reddingsboten mogen niet geplaatst worden nabij de boeg van het schip. Zij moeten zodanig geplaatst zijn, dat het veilig te water vieren is verzekerd.

f) De davits moeten van goedgekeurde vorm zijn. Zij moeten ten genoegen van de Administratie doelmatig worden geplaatst. Zij moeten op zodanige wijze op één of meer dekken worden geplaatst, dat de daaronder geplaatste reddingsboten veilig kunnen worden gestreken zonder gehinderd te worden door de behandeling van andere davits.

g) Op schepen met een lengte groter dan 46 meter (of 150 voet) moeten de davits zijn als volgt :

(i) verticaal draaibare of zwaartekracht davits voor het behandelen van reddingsboten, die zoals zij buitenboord worden gebracht niet meer wegen dan 4.064 kg. (of 4 ton) ;

(ii) zwaartekracht davits voor het behandelen van reddingsboten, die zoals zij buitenboord worden gebracht meer wegen dan 4.064 kg. (of 4 ton).

h) Op schepen met een lengte, welke niet groter is dan 46 meter (of 150 voet) moeten, indien draaidavits worden toegepast, deze zijn uitgerust met een goedgekeurde inrichting om te voorkomen, dat zij uit de potten worden gelicht.

i) De davits, takels, blokken en overig toebehoren moeten zo sterk zijn, dat de reddingsboten met het geheele aantal personen en volledig uitgerust, ook bij slagzij van ten hoogste 15 graden over één der zijden, veilig te water kunnen worden gevierd.

j) Op schepen waar het botendek meer dan 4,6 meter (of 15 voet) boven de grootste toegestane diepgang in zeewater ligt, moeten maatregelen worden getroffen om bij tegengestelde slagzij het te water vieren van de reddingsboten te vergemakkelijken.

k) De reddingsboten, met uitzondering van de in Voor-schrift 23 bedoelde boten, moeten worden gevierd met staaldraadtakels met behulp van lieren van een goedgekeurd type. Echter mag de Administratie toestaan, dat schepen worden uitgerust met manilla-takels met of zonder lieren, wanneer zij, bijvoorbeeld in verband met de hoogte van het botendek boven de kleinste diepgang in zeewater, van oordeel is dat manilla-takels voldoende zijn.

l) Twee reddingslijnen moeten aan een middenleider tussen de davits zijn aangebracht. De takels en de reddingslijnen moeten lang genoeg zijn om tot het water te reiken bij de geringste diepgang en een slagzij van 15 graden over de andere zijde. De onderste takelblokken moeten zijn voorzien van een doeltreffende ring of lange schalm voor het inhoeven van de haken in de boten, tenzij in de boten een goedgekeurd type valpatent is aangebracht.

m) Van aan davits verbonden reddingsboten moeten de takels gereed zijn voor gebruik en voorzieningen moeten zijn getroffen voor het vlug uithoeven van de takels zonder dat dit gelijktijdig behoeft te geschieden. De ophangpunten van de reddingsboten moeten zo zijn gelegen, dat de reddingsboten gemakkelijk vrij zwaaien van de davits.

n) Lorsque le même jeu de bossoirs sert pour plus d'une embarcation de sauvetage il doit y avoir des palans distincts pour chaque embarcation de sauvetage, à moins que les garants ne soient métalliques. Les appareils employés doivent permettre de mettre à l'eau les embarcations de sauvetage à tour de rôle et rapidement.

Lorsqu'un dispositif mécanique à moteur est employé pour rentrer les garants, il doit être complété par une commande à main efficace.

Règle 27.

Eclairage des Ponts, Embarcations, etc.

a) Un éclairage électrique ou autre, suffisant pour satisfaire aux exigences de la sécurité, doit être prévu dans les diverses parties d'un navire à passagers et particulièrement sur les ponts où se trouvent les embarcations de sauvetage. Des dispositions doivent être prises également pour l'éclairage des dispositifs de mise à l'eau, et des embarcations de sauvetage pendant leur mise à l'eau immédiatement après. La source autonome de secours du groupe électrique prescrite par la Règle 22 du Chapitre II, doit être capable d'alimenter, le cas échéant, les appareils de cet éclairage.

b) La sortie de chaque tranche principale de cloisonnement occupée par les passagers ou l'équipage, doit être éclairée en permanence par une lampe de secours. L'alimentation de ces lampes de secours doit pouvoir être fournie par la source autonome de secours visée au paragraphe a) de la présente Règle en cas d'arrêt de la source principale d'éclairage du navire.

Règle 28.

Personnel des Embarcations de sauvetage.

a) Un officier de pont ou un canotier breveté doit être chargé de chaque embarcation de sauvetage et il lui sera également désigné un suppléant. Celui qui est chargé d'une embarcation doit avoir la liste de son personnel et s'assurer que les hommes placés sous ses ordres sont au courant de leurs diverses fonctions.

b) A toute embarcation de sauvetage à moteur doit être affecté un homme sachant conduire le moteur.

c) Un homme capable de faire fonctionner l'installation radiotélégraphique et le projecteur, doit être affecté à chaque embarcation de sauvetage comportant ces appareils conformément à la Règle 25.

Règle 29.

Canotiers brevetés.

a) Sur tout navire à passagers il doit y avoir pour chaque embarcation mise à bord conformément aux prescriptions du présent chapitre, un nombre de canotiers au moins égal à celui qui est prévu au tableau ci-après :

<i>Nombre de personnes prévues par embarcation</i>	<i>Le nombre minimum de Canotiers brevetés doit être</i>
Moins de 41 personnes	2
De 41 à 61 personnes	3
De 62 à 85 personnes	4
Au-dessus de 85 personnes	5

b) La désignation pour chaque embarcation de sauvetage des canotiers brevetés est laissée à la discrétion du capitaine.

c) L'expression « canotier breveté » désigne tout membre de l'équipage qui est possesseur d'un certificat d'aptitude délivré avec l'autorisation de l'Administration.

n) Indien meer dan één reddingsboot door hetzelfde stel davits wordt bediend, moeten, tenzij staaldraadtakels worden gebezigd, afzonderlijke takels voor elke reddingsboot aanwezig zijn. De gebezigde inrichtingen moeten het snel en in volgorde te water vieren der reddingsboten verzekeren. Wanneer werktuiglijke inrichtingen voor het ophalen der takels aanwezig zijn, moet tevens een doelmatige handbeweging zijn aangebracht.

Voorschrift 27.

Verlichting dekken, reddingsboten, enz.

a) Een electrisch of ander systeem van verlichting voldoende aan alle eisen van veiligheid moet in de verschillende delen van een passagiersschip en meer in het bijzonder op de dekken waar de reddingsboten zijn geplaatst, zijn aangebracht. Er moeten maatregelen worden genomen om, gedurende en dadelijk na het strijken, de blokken, takels en reddingsboten te verlichten. De zelfstandige electrische krachtbron, vereist volgens Voorschrift 22 van Hoofdstuk II, moet, indien nodig, deze verlichting kunnen voorzien.

b) De uitgang van elke hoofdafdeling in gebruik bij passagiers of bemanning moet voortdurend door een noodlantaarn zijn verlicht. Deze noodlantaarns moeten, wanneer de hoofdlichtbron uitvalt, door de in paragraaf a) van dit Voorschrift genoemde noodkrachtbron gevoed kunnen worden.

Voorschrift 28.

Bemanning der reddingsboten.

a) Voor elke reddingsboot moet een stuurman of een gediplomeerde sloepsgast met het commando worden belast, terwijl tevens een plaatsvervanger moet zijn aangewezen. De persoon belast met het commando moet een lijst hebben van de bemanning der reddingsboot. Hij moet toezien dat de mannen onder zijn bevelen bekend zijn met hun verscheidene plichten.

b) Voor elke motorreddingsboot moet een persoon zijn aangewezen, die de motor kan bedienen.

c) Voor elke reddingsboot, welke voorzien is van de krachtens Voorschrift 25 voorgeschreven radio-installatie en zoeklicht moet een persoon zijn aangewezen, die deze uitrusting kan bedienen.

Voorschrift 29.

Gediplomeerde sloepsgasten.

a) Op passagiersschepen moet om te voldoen aan dit Hoofdstuk, voor iedere reddingsboot een aantal sloepsgasten aanwezig zijn, tenminste gelijk aan het in onderstaande tabel aangegeven aantal :

<i>Toegelaten aantal opvarenden in de reddingsboot :</i>	<i>Het minimum aantal sloepsgasten moet zijn :</i>
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

b) De aanwijzing van de gediplomeerde sloepsgasten voor elke reddingsboot wordt aan de kapitein overgelaten.

c) Onder « gediplomeerd sloepsgast » wordt verstaan elk lid van de bemanning, aan wie een certificaat van bekwaamheid in naam van de Administratie is uitgereikt.

d) Pour obtenir ce certificat le candidat doit prouver qu'il a été entraîné à toutes les manœuvres relatives à la mise à l'eau des embarcations de sauvetage et à l'usage des avirons, et qu'il est familier avec les manœuvres des embarcations elles-mêmes; et de plus qu'il est capable de comprendre les ordres relatifs aux embarcations de sauvetage et de les exécuter.

Règle 30.

Engins flottants et Radeaux de sauvetage.

a) L'expression « engin flottant » désigne un matériel flottant (autre que les embarcations de sauvetage, les bouées et les brassières de sauvetage), destiné à supporter un nombre déterminé de personnes qui se trouvent dans l'eau, et d'une construction telle qu'il conserve sa forme et ses caractéristiques.

b) Un type d'engin flottant ne peut être approuvé s'il ne satisfait aux conditions suivantes :

(i) il doit avoir des dimensions et une résistance telle qu'il puisse être jeté dans l'eau sans dommage de l'endroit où il est arrimé;

(ii) il ne sera pas d'un poids supérieur à 180 kg. (ou 400 livres anglaises) à moins que des dispositifs appropriés ne soient installés à la satisfaction de l'Administration afin d'en permettre la mise à l'eau sans qu'il y ait besoin de le soulever à la main;

(iii) il doit être de matière et de construction approuvées;

(iv) il doit être utilisable et stable, quelle que soit la face sur laquelle il flotte;

(v) les caissons à air ou les flotteurs équivalents doivent être placés aussi près que possible des côtés de l'engin et il ne faut pas que la flottabilité de cet engin dépende d'une insufflation préalable;

(vi) il sera muni d'une bosse et aura une filière en guirlande solidement attachée autour de la paroi extérieure.

c) Le nombre de personnes pour lesquelles un engin flottant est autorisé doit être le plus petit des deux nombres obtenus en divisant :

(i) le nombre de kilogrammes de fer qu'il est capable de supporter en eau douce par 14,5 (ou le nombre de livres anglaises par 32); et

(ii) le périmètre de l'engin, exprimé en centimètres, par 30,5.

d) Des radeaux de sauvetage peuvent être embarqués au lieu d'engins flottants à la condition qu'ils satisfassent d'abord aux prescriptions des alinéas (ii), (iii), (iv), (v) et (vi) du paragraphe b) de la présente Règle et en outre aux conditions suivantes :

(i) ils doivent avoir une résistance suffisante pour être lancés ou jetés à l'eau sans avarie de l'endroit où ils sont arrimés;

(ii) ils ne doivent pas avoir moins de 85 décimètres cubes (3 pieds cubes) de caissons à air ou de flotteurs équivalents, pour chaque personne qu'ils sont autorisés à porter;

(iii) ils doivent avoir une surface de pont d'au moins 3.720 centimètres carrés (ou 4 pieds carrés) pour chaque

d) Teneinde dit certificaat te verkrijgen moet de aanvrager het bewijs leveren, dat hij bedreven is in alle handelingen, verband houdende met het te water laten van reddingsboten en het gebruik van de riemen, dat hij bekend is met de practische behandeling van de boten zelve en daarenboven, dat hij in staat is de bevelen, welke betrekking hebben op de behandeling van reddingsboten te begrijpen en uit te voeren.

Voorschrift 30.

Drijvende toestellen en reddingsvloten.

a) De uitdrukking « drijvende toestellen » betekent drijvend materiaal (anders dan reddingsboten, reddingsboeien en zwemvesten), ontworpen om een bepaald aantal personen, die te water liggen te kunnen dragen en dat van zodanige samenstelling is, dat het haar vorm en eigenschappen behoudt.

b) Geen soort van drijvende toestellen mag worden goedgekeurd, tenzij het voldoet aan de volgende voorwaarden :

(i) het moet van zulke afmetingen en sterkte zijn, dat het van de plaats, waar het zich bevindt, in het water kan worden geworpen, zonder te worden beschadigd;

(ii) het mag niet zwaarder zijn dan 180 kg. (of 400 lbs), tenzij ten genoegen van de Administratie doeltreffende middelen zijn aangebracht om het, zonder met de hand te lichten, te water te kunnen laten;

(iii) het moet zijn van goedgekeurd materiaal en goedgekeurde samenstelling;

(iv) het moet doeltreffend en stabiel zijn op welke zijde het ook drijft;

(v) de luchtkasten of gelijkwaardige middelen voor verkrijging van drijfvermogen moeten zo dicht mogelijk bij de zijden van het toestel zijn aangebracht; het drijfvermogen mag niet door opblazen worden verkregen;

(vi) er moet een vanglijn, alsmede een aan de buitenzijde aangebindselde, van bochten voorziene, grijplijn aan bevestigd zijn.

c) Het aantal personen, waarvoor het drijvende toestel is goedgekeurd, moet gelijk zijn aan het aantal :

(i) dat wordt verkregen door het aantal kilogrammen ijzer, dat het toestel in zoet water kan dragen te delen door 14,5 (of het aantal lbs gedeeld door 32) of

(ii) aangevende het aantal voeten (à 30,5 cm) van de omtrek. Het kleinste moet worden genomen.

d) In plaats van drijvende toestellen mogen reddingsvloten worden gebruikt mits, afgezien van het voldoen aan de eisen van de sub-paragrafen (ii), (iii), (iv), (v) en (vi) van paragraaf b) van dit Voorschrift, elk reddingsvlot voldoet aan de volgende voorwaarden :

(i) het moet zo sterk zijn, dat het van de plaats, waar het zich bevindt, kan worden te water gelaten of geworpen, zonder dat het wordt beschadigd;

(ii) het mag voor ieder der personen, die het mag dragen, niet minder dan 85 dm³ (of 3 kubieke voet) aan luchtkasten of gelijkwaardig drijfvermogen hebben;

(iii) het moet een dekoppervlakte hebben van tenminste 3.720 cm² (of 4 vierkante voet) voor ieder der

personne qu'ils sont autorisés à porter, et les personnes qu'ils portent doivent être effectivement hors de l'eau;

(iv) ils seront munis de deux pagaies.

Règle 31.

Nombre de Bouées de sauvetage.

Le nombre minimum de bouées de sauvetage dont il faut munir les navires à passagers est fixé par le tableau suivant :

<i>Longueur du Navire en mètres</i>	<i>en pieds</i>	<i>Nombre minimum de Bouées</i>
Au-dessous de 61	Au-dessous de 200	8
61 et au-dessous de 122	200 et au-dessous de 400	12
122 et au-dessous de 183	400 et au-dessous de 600	18
183 et au-dessous de 244	600 et au-dessous de 800	24
244 et au-dessus	800 et au-dessus	30

PARTIE C. — NAVIRES DE CHARGE SEULEMENT

(La partie C s'applique exclusivement aux navires de charge)

Règle 32.

Nombre et capacité des Embarcations de sauvetage.

a) Les navires de charge, excepté les navires employés comme navires-usines dans la chasse à la baleine, doivent avoir des embarcations de sauvetage attachées aux bossoirs, de chaque bord, d'une capacité totale telle qu'elles puissent recevoir toutes les personnes présentes à bord.

b) Tout navire employé comme navire-usine dans la pêche à la baleine, doit avoir des embarcations attachées aux bossoirs, de chaque bord, d'une capacité totale telle qu'elles puissent recevoir tous les membres de l'équipage engagés pour armer le navire. En outre, les navires de cette catégorie doivent avoir à bord des embarcations de sauvetage d'une capacité totale suffisante pour recevoir la totalité des personnes supplémentaires présentes à bord. Ces embarcations de sauvetage additionnelles seront, quand il est possible, attachées aux bossoirs. Si elles ne sont pas attachées aux bossoirs, elles doivent être placées sous les embarcations de sauvetage attachées aux bossoirs.

c) Tout navire-citerne de 3.000 tonneaux de jauge brute et au-dessus doit avoir à bord, au moins 4 embarcations de sauvetage attachées aux bossoirs, dont deux seront à l'arrière et deux au milieu du navire.

Règle 33.

Bossoirs et Dispositifs de mise à l'eau.

a) Sur les navires de charge, toutes les embarcations de sauvetage attachées aux bossoirs doivent être disposées à la satisfaction de l'Administration.

b) Les embarcations de sauvetage ne doivent pas être placées à l'extrême avant du navire. Elles doivent être disposées de manière à pouvoir être mises à l'eau avec sécurité.

c) Les bossoirs doivent être d'une forme approuvée et disposés d'une manière convenable à la satisfaction de l'Administration.

d) Sur les navires de plus de 46 m. (ou 150 pieds) de longueur, les bossoirs doivent être :

(i) du type oscillant ou du type à gravité pour la manœuvre des embarcations de sauvetage d'un poids ne dépassant pas 4.064 kg. (ou 4 tonnes anglaises) dans leur état de mise à l'eau sans passagers;

personen, die het mag dragen en het moet de opvarenden geheel boven water kunnen houden;

(iv) het moet zijn uitgerust met twee pagaaien.

Voorschrift 31.

Voorgeschreven aantal reddingsboeien.

Het minimum aantal reddingsboeien, waarmee passagiersschepen moeten zijn uitgerust is in de volgende tabel aangegeven :

<i>Lengte van het schip in meters</i>	<i>in voeten</i>	<i>Minimum aantal reddingsboeien</i>
Kleiner dan 61	Kleiner dan 200	8
61 tot 122	200 tot 400	12
122 tot 183	400 tot 600	18
183 tot 244	600 tot 800	24
244 en groter	800 en groter	30

DEEL C. — ALLEEN VOOR VRACHTSCHEPEN

(Deel C is alleen van toepassing op vrachtschepen)

Voorschrift 32.

Aantal en kubieke inhoud reddingsboten.

a) Vrachtschepen, met uitzondering van fabrieksschepen gebezigd voor de walvisvangst, moeten aan elke zijde van het schip onder davits geplaatste reddingsboten aan boord hebben, van zodanige totale kubieke inhoud, dat alle opvarenden aan één zijde van het schip kunnen worden opgenomen.

b) Elk schip gebezigd als fabrieksschip voor de walvisvangst moet aan elke zijde van het schip, onder davits geplaatste reddingsboten aan boord hebben met zodanige totale kubieke inhoud, dat alle leden van de bemanning, werkzaam ten behoeve van het schip, daarin kunnen worden opgenomen. Bovendien moet elk zodanig schip reddingsboten aan boord hebben met een totale kubieke inhoud, voldoende om de overige opvarenden te kunnen opnemen. Deze aanvullende reddingsboten moeten, wanneer dit uitvoerbaar is, geplaatst worden onder davits. Zij moeten, indien niet geplaatst onder davits, worden geplaatst onder aan davits verbonden reddingsboten.

c) Elk tankschip van 3.000 ton brutoinhoud en meer moet tenminste vier onder davits geplaatste reddingsboten aan boord hebben, waarvan twee op het achterschip en twee midscheeps moeten zijn geplaatst.

Voorschrift 33.

Davits en middelen voor het te water brengen.

a) Op vrachtschepen moeten onder davits geplaatste reddingsboten worden geplaatst ten genoegen van de Administratie.

b) Reddingsboten moeten niet worden geplaatst bij de boeg van het schip. Zij moeten zodanig zijn geplaatst, dat het veilig te water brengen verzekerd is.

c) Davits moeten van een goedgekeurde vorm zijn en ten genoegen van de Administratie doeltreffend zijn geplaatst.

d) Op schepen met een lengte, welke groter is dan 46 meter (of 150 voet) moeten de davits zijn als volgt:

(i) verticaal draaibare of zwaartekracht davits voor het behandelen van reddingsboten, die, zoals zij buitenboord worden gebracht, niet meer wegen dan 4.064 kg. (of 4 ton);

(ii) du type à gravité pour la manœuvre des embarcations d'un poids supérieur à 4.064 kg (ou 4 tonnes anglaises) dans leur état de mise à l'eau sans passagers.

e) Sur les navires de charge dont la longueur ne dépasse pas 46 m. (ou 150 pieds) les bossoirs, s'ils sont du type pivotant, doivent être munis de dispositifs d'un modèle approuvé qui les empêchent de sortir de leur crapaudine.

f) Les bossoirs, garants, poulies et autres appareils doivent avoir une résistance suffisante pour permettre de mettre à l'eau avec sécurité, les embarcations de sauvetage avec leur chargement complet de personnes et de matériel, si le navire a une bande de 15° d'un bord quelconque.

g) Sur les navires de charge dont le pont des embarcations est à une hauteur supérieure à 4,50 m. (ou 15 pieds) au-dessus de la ligne de flottaison correspondant au tirant d'eau maximum en eau de mer, des mesures doivent être prises pour faciliter la mise à l'eau dans des conditions défavorables de bande.

h) Les embarcations de sauvetage doivent être desservies par des garants métalliques, ainsi que par des treuils d'un modèle approuvé; mais l'Administration peut permettre l'installation de garants en cordage de manille avec ou sans treuils quand elle estime que des garants en cordage de manille sont suffisants, tout en tenant compte, entre autres, de la hauteur du pont des embarcations à partir de la ligne de flottaison correspondant au tirant d'eau en eau de mer.

i) Deux tireveilles doivent être attachés aux extrémités des bossoirs et les garants et ces tireveilles doivent être assez longs pour atteindre l'eau lorsque le navire est à son tirant d'eau minimum à la mer et a une bande de 15° d'un bord quelconque. Les poulies inférieures doivent être munies d'un anneau ou d'une maille allongée disposés pour être passés dans les crocs de suspente, à moins que ne soit installé un dispositif d'échappement d'un modèle approuvé.

j) Les embarcations de sauvetage attachées aux bossoirs doivent avoir leur palans prêts à être utilisés et des dispositions doivent être prises pour que les embarcations de sauvetage soient rapidement libérées des palans, sans qu'il soit nécessaire que cette manœuvre soit simultanée pour les deux palans. Les points d'attache des embarcations de sauvetage aux palans seront placés de telle sorte que les embarcations de sauvetage puissent être facilement dégagées des bossoirs.

Règle 34.

Nombre de Bouées de sauvetage.

a) On doit mettre à bord au moins 8 bouées de sauvetage approuvées d'un type qui satisfasse aux exigences de la Règle 16. Toutes les bouées de sauvetage seront munies de guirlandes solidement amarrées.

b) Au moins la moitié des bouées de sauvetage doivent être munies d'appareils à éclairage automatique d'un type approuvé, ne devant pas s'éteindre par l'effet de l'eau. Ces appareils doivent être disposés près des bouées auxquelles ils appartiennent, avec les dispositifs d'attache nécessaires.

Il doit y avoir une bouée au moins, de chaque bord, qui soit pourvue d'une ligne de sauvetage longue de 27,50 m. (ou 15 brasses) au moins.

c) Dans le cas de navires-citernes les appareils automatiques d'éclairage doivent être du type à batterie électrique.

(ii) zwaartekracht davits voor het behandelen van reddingsboten, die, zoals zij buitenboord worden gebracht, meer wegen dan 4.064 kg. (of 4 ton).

e) Op vrachtschepen met een lengte, welke niet groter is dan 46 meter (of 150 voet) moeten, indien draaidavits worden toegepast, deze zijn uitgerust met een goedgekeurde inrichting om te voorkomen, dat zij uit de potten worden gelicht.

f) De davits, takels, blokken en het verdere toebehoren moeten zo sterk zijn, dat de reddingsboten met volle bezetting en uitrusting, ook bij slagzij van 15 graden over elk der zijden, veilig te water kunnen worden gebracht.

g) Op vrachtschepen, waar het botendek meer dan 4,6 meter (of 15 voet) boven de grootst toegestane diepgang in zeewater ligt, moeten maatregelen worden getroffen om bij een tegenovergestelde slagzij het te water brengen van de reddingsboten te vergemakkelijken.

h) De reddingsboten moeten worden gevierd met staal-draadtakels, met behulp van lieren van een goedgekeurd type, echter mag de Administratie toestaan, dat schepen worden uitgerust met manilla-takels met of zonder lieren, wanneer zij, bijvoorbeeld in verband met de hoogte van het bovendek boven de kleinste diepgang in zeewater, van oordeel is, dat manilla-takels voldoende zijn.

i) Twee reddingslijnen moeten aan een middenleider tussen de davits zijn aangebracht. De takels en reddingslijnen moeten lang genoeg zijn om tot het water te reiken met het schip op geringste diepgang en een slagzij van 15 graden over de andere zijde. De onderste takelblokken moeten zijn uitgerust met een doeltreffende ring of lange schalm voor het inhoeken van de haken in de boten, tenzij een valpatent van een goedgekeurd type is aangebracht.

j) In aan davits verbonden reddingsboten moeten de takels gereed zijn voor gebruik en voorzieningen moeten zijn getroffen voor het vlugge uitpakken van de takels, zonder dat dit noodzakelijk gelijktijdig behoeft te geschieden. De ophangpunten van de reddingsboten aan de takels moeten zo zijn gelegen, dat de reddingsboten gemakkelijk vrij zwaaien van de davits.

Voorschrift 34.

Voorgeschreven aantal reddingsboeien.

a) Er moeten tenminste acht goedgekeurde reddingsboeien aan boord zijn van een type, dat voldoet aan de eisen van Voorschrift 16. Alle reddingsboeien moeten zijn voorzien van stevig aangebindselde grijprijnen.

b) Tenminste de helft van het aantal reddingsboeien moet zijn voorzien van goedgekeurde zelfontbrandende lichten, welke niet door water kunnen worden gedoofd. Zelfontbrandende lichten moeten worden geborgen in de nabijheid van de reddingsboeien, waarbij zij behoren en met behulp van de nodige middelen daaraan worden verbonden.

Tenminste één reddingsboei aan elke zijde van het schip moet zijn uitgerust met een lijn van een lengte van tenminste 15 vadem (of 27,5 m.).

c) Aan boord van tankschepen moeten de zelfontbrandende lichten van het elektrische batterijtype zijn.

CHAPITRE IV. —

RADIOTELEGRAPHIE ET RADIOTELEPHONIE

PARTIE A. — APPLICATION ET DEFINITIONS

Règle 1.

Application.

a) Le présent Chapitre, à moins de dispositions expresses contraires, s'applique à tous les navires auxquels s'applique la Convention.

b) Aucune disposition de ce Chapitre ne pourra empêcher un navire ou une embarcation rescapée d'employer tous les moyens disponibles pour attirer l'attention, signaler sa position et obtenir du secours.

Règle 2.

Définitions.

Pour l'application du présent Chapitre, à moins de dispositions expresses contraires :

a) L'expression « Règlement des Radiocommunications » désigne le Règlement général des Radiocommunications annexé à la Convention Internationale des Télécommunications (Madrid 1932) ou tout règlement qui y a été substitué, ou qui pourra y être substitué dans l'avenir à un moment quelconque.

b) L'expression « Signal d'Alarme » désigne le signal d'alarme automatique prescrit par le Règlement des Radiocommunications relatif à la Radiotélégraphie.

c) L'expression « Auto-Alarme » désigne un appareil automatique d'alarme qui est déclenché par le signal d'alarme, et aura été approuvé par l'Administration.

d) L'expression « Fréquences de détresse » désigne les fréquences respectivement assignées à la Radiotélégraphie et à la Radiotéléphonie par le Règlement des Radiocommunications. (*)

e) L'expression « Signal de détresse » désigne un signal de détresse prescrit par le Règlement des Radiocommunications.

f) L'expression « Opérateur qualifié » désigne une personne possédant le certificat requis conformément aux dispositions du Règlement des Radiocommunications.

g) Une installation existante est une installation déjà en place au moment de l'entrée en vigueur de la présente Convention.

h) Une installation nouvelle est une installation qui remplacera une installation existante ou qui sera installée sur un navire après l'entrée en vigueur de la présente Convention.

Règle 3.

Installations radiotélégraphiques.

Les navires à passagers, quelle que soit leur dimension, et les navires de charge d'une jauge brute égale ou supérieure à 1.600 tonneaux doivent, à moins qu'ils n'en soient exemptés par la Règle 5, être pourvus d'une installation radiotélégraphique conforme aux dispositions des Règles 9 et 10.

(*) La fréquence prescrite est actuellement de 500 kcs. Radiotélégraphie. Elle sera de 2.182 kcs. en Radiotéléphonie lorsque le Règlement des Radiocommunications (Atlantic City, 1947) entrera en vigueur.

HOOFDSTUK IV. — RADIOTELEGRAFIE

EN -TELEFONIE

DEEL A.

TOEPASSELIJKHEID EN OMSCHRIJVINGEN

Voorschrift 1.

Toepasselijkheid.

a) Dit hoofdstuk is, tenzij uitdrukkelijk anders bepaald, van toepassing op alle schepen, waarop dit Verdrag van toepassing is.

b) Geen bepaling in dit Hoofdstuk sluit het gebruik door een zich in nood bevindend schip, reddingsboot of aanvullend reddingsmiddel uit van enig middel waarover wordt beschikt om de aandacht te trekken, de positie bekend te maken en hulp te verkrijgen.

Voorschrift 2.

Omschrijvingen.

Voor het doel van dit Hoofdstuk gelden, tenzij uitdrukkelijk anders is bepaald, de volgende definities :

a) « Radio-Reglement » : het Algemeen Reglement betreffende de radioberichtgeving behorende bij het Internationaal Verdrag betreffende de Verreberichtgeving (Madrid 1932) of elke regeling, die sedert dien of die van tijd tot tijd in de toekomst in de plaats daarvan treedt.

b) « Alarmsein » : het automatisch radiotelegrafisch alarmsein voorgeschreven in het Radio-Reglement.

c) « Auto-alarmtoestel » : een goedgekeurd automatisch alarmtoestel, dat aanspreekt op het alarmsein.

d) « Noodfrequenties » : de noodfrequenties, vastgesteld voor radiotelegrafie en radiotelefonie in het Radio-Reglement. (*)

e) « Noodsein » : een noodsein voorgeschreven in het Radioreglement.

f) « Bevoegd radiotelegrafist of radiotelefonist » : een persoon in het bezit van een geldig certificaat, overeenkomstig de bepalingen van het Radio-Reglement.

g) « Een bestaande installatie » : een installatie, welke reeds aan boord van een schip is opgesteld op het ogenblik dat dit Verdrag in werking treedt.

h) « Een nieuwe installatie » : een installatie, welke een bestaande installatie vervangt of een die opgesteld wordt aan boord van een schip na de datum, waarop dit Verdrag in werking treedt.

Voorschrift 3.

Radiotelegraafinrichtingen.

Passagiersschepen, ongeacht de grootte, en vrachtschepen van 1.600 register ton bruto inhoud en groter moeten, tenzij uitgezonderd ingevolge Voorschrift 5, zijn uitgerust met een radiotelegraaf-inrichting, welke voldoet aan de bepalingen vervat in de Voorschriften 9 en 10.

(*) De frequenties welke thans zijn voorgeschreven zijn 500 kc/s (radiotelegrafie) en wanneer het Radio-Reglement behorende bij het Internationaal Verdrag voor de Verreberichtgeving (Atlantic-City 1947) in werking treedt, 2.182 kc/s (radiotelefonie).

Règle 4.*Installations radiotéléphoniques.*

Les navires de charge d'une jauge brute égale ou supérieure à 500 tonneaux, mais inférieure à 1.600 tonneaux, à moins d'être pourvus d'une installation radiotélégraphique, conformément aux dispositions des Règles 9 et 10, doivent, s'ils n'en sont pas exemptés aux termes de la Règle 6, être pourvus d'une installation radiotéléphonique conformément aux dispositions de la Règle 15.

Règle 5.*Exemption des Prescriptions de la Règle 3.*

a) Les Gouvernements contractants estiment qu'il est particulièrement indiqué de ne pas s'écarter des dispositions de la Règle 3; cependant chaque Administration aura le droit d'accorder à certains navires à passagers et à certains navires de charge appartenant à son pays, des exemptions de caractère partiel et/ou conditionnel, ou même une exemption totale des prescriptions de la Règle 3.

b) Les exemptions accordées en vertu du paragraphe a) de la présente Règle ne seront accordées qu'à des navires effectuant un voyage au cours duquel la distance maximale à laquelle le navire s'éloignera de la côte, la longueur du voyage, l'absence des risques habituels de la navigation et autres conditions affectant la sécurité sont telles que l'application intégrale de la Règle 3 n'est ni raisonnable ni nécessaire.

c) Chaque Administration soumettra à l'Organisation, dès que possible, après le 1^{er} janvier de chaque année un rapport indiquant toutes les exemptions accordées en vertu des alinéa a) et b) de la présente Règle, au cours de l'année civile précédente.

Règle 6.*Exemption des Prescriptions de la Règle 4.*

Toute Administration peut, si elle estime que la route suivie et les conditions du voyage sont telles qu'une installation radiotéléphonique n'est ni raisonnable ni nécessaire, exempter des navires appartenant à son pays des prescriptions de la Règle 4.

PARTIE B. — SERVICE D'ECOUTE**Règle 7.***Services d'écoute radiotélégraphiques.*

a) (i) Tout navire qui, conformément aux dispositions de la Règle 3, doit être obligatoirement pourvu d'une installation radiotélégraphique, doit avoir à bord, lorsqu'il est à la mer, au moins un opérateur qualifié (*) et, s'il n'est pas muni d'un auto-alarme, doit, sous réserve des dispositions du paragraphe d) de la présente Règle, assurer un service d'écoute permanent sur la fréquence de détresse radiotélégraphique dans la bande des fréquences moyennes, au moyen d'un opérateur qualifié effectuant la veille à l'écoute.

(ii) Cependant en vue de permettre l'installation d'auto-alarmes réalisés conformément à la nouvelle spécification contenue dans la Règle 11, les Administrations pourront permettre que les heures d'écoute soient limitées à celles

(*) Appelé dans certains pays : officier-radiotélégraphiste.

Voorschrift 4.*Radiotelefooninrichtingen.*

Vrachtschepen van 500 register ton bruto inhoud en groter, doch minder dan 1.600 register ton bruto inhoud moeten, tenzij uitgerust met een radiotelegraaf-inrichting, die voldoet aan de bepalingen van de Voorschriften 9 en 10 en niet is uitgezonderd ingevolge Voorschrift 6, zijn uitgerust met een radiotelefoon-inrichting overeenkomstig de bepalingen van Voorschrift 15.

Voorschrift 5.*Uitzonderingen van voorschrift 3.*

a) De Verdragsluitende Regeringen achten het hoogst gewenst, dat niet wordt afgeweken van de bepalingen van Voorschrift 3. Iedere Administratie mag echter aan bepaalde passagiers- en vrachtschepen welke tot haar land behoren vrijstellingen toestaan van een gedeeltelijke en/of voorwaardelijke aard, dan wel algehele vrijstelling van de eisen van Voorschrift 3.

b) De vrijstellingen, toegestaan onder paragraaf a) van dit Voorschrift mogen alleen worden verleend aan een schip, gebezigd op een reis gedurende welke de maximum afstand van het schip tot de kust, de lengte van de reis, de afwezigheid van algemene scheepvaartgevaaren en andere omstandigheden, verband houdende met de veiligheid, van dien aard zijn, dat de volledige toepassing van Voorschrift 3 onredelijk en onnodig is.

c) Iedere Administratie moet zo spoedig mogelijk na 1 Januari van elk jaar aan de Organisatie een rapport indienen, bevattende alle gedurende het afgelopen kalenderjaar verleende vrijstellingen, ingevolge de paragrafen a) en b) van dit Voorschrift.

Voorschrift 6.*Uitzonderingen van voorschrift 4.*

Iedere Administratie mag, wanneer zij van oordeel is dat de route en de omstandigheden van de reis zodanig zijn, dat een radiotelefooninrichting onredelijk en onnodig is, aan schepen welke tot haar land behoren, vrijstelling verlenen van de eisen vervat in Voorschrift 4.

DEEL B. — LUISTERDIENST**Voorschrift 7.***Luisterdienst — Radiotelegrafie.*

a) (i) Ieder schip, dat ingevolge Voorschrift 3 moet zijn uitgerust met een radiotelegraaf-inrichting moet, zich buitengaats bevindend, tenminste één bevoegd radiotelegrafist (*) aan boord hebben en indien niet uitgerust met een auto-alarmtoestel, door een bevoegd radiotelegrafist ononderbroken op het gehoor doen luisteren op de voor radiotelegrafie voorgeschreven noodfrequentie in de middenfrequentieband.

(ii) Teneinde evenwel de installatie van auto-alarmtoestellen, uitgevoerd overeenkomstig de specificatie in Voorschrift 11, aan boord van bestaande passagiersschepen van minder dan 3.000 register ton bruto inhoud

(*) In sommige landen radio-officier geheten.

prévues aux paragraphes *b)* et *c)* (i) de la présente Règle pendant une période n'excédant pas deux ans à partir de la mise en vigueur de la présente Convention, sur les navires à passagers existants de moins de 3.000 tonneaux et sur les navires de charge existants de moins de 5.500 tonneaux, qui ne seraient pas déjà pourvus d'un auto-alarme.

Navires à passagers.

b) Tout navire à passagers qui doit être obligatoirement muni d'une installation radiotélégraphique en vertu de la Règle 3 doit s'il est pourvu d'un auto-alarme, sous réserve des dispositions figurant au paragraphe *d)* de la présente Règle et tant qu'il est à la mer, assurer un service d'écoute sur la fréquence de détresse radiotélégraphique dans la bande des fréquences moyennes, au moyen d'un opérateur qualifié effectuant la veille à l'écoute dans les conditions suivantes :

(i) s'il transporte ou est autorisé à transporter jusqu'à 250 passagers, un total d'au moins 8 heures d'écoute par jour ;

(ii) s'il transporte ou est autorisé à transporter plus de 250 passagers et s'il effectue un voyage entre deux ports consécutifs dont la durée dépasse 16 heures, un total d'au moins 16 heures d'écoute par jour. Dans ce cas le navire devra avoir à bord au moins deux opérateurs qualifiés ;

(iii) s'il transporte ou est autorisé à transporter plus de 250 passagers et s'il effectue un voyage entre deux ports consécutifs d'une durée de moins de 16 heures, un total d'au moins 8 heures d'écoute par jour.

Navires de charge.

c) (i) Tout navire de charge qui, conformément à la Règle 3, doit être pourvu d'une installation radiotélégraphique, s'il est muni d'un auto-alarme, doit, sous réserve des dispositions du paragraphe *d)* de la présente Règle et lorsqu'il est à la mer, assurer un service d'écoute sur la fréquence de détresse radiotélégraphique, dans la bande des fréquences moyennes, au moyen d'un opérateur qualifié effectuant la veille à l'écoute dans les conditions suivantes :

a) à bord des navires d'une jauge brute égale ou supérieure à 5.500 tonneaux, pendant au moins 8 heures par jour au total ;

b) à bord des navires d'une jauge brute égale ou supérieure à 1.600 tonneaux mais inférieure à 5.500 tonneaux, pendant au moins huit heures par jour au total. Les Administrations qui, en raison de conditions qui leur sont particulières, se trouvent dans l'impossibilité d'imposer un service d'écoute de 8 heures, devront prendre des dispositions pour assurer le nombre maximum possible d'heures d'écoute, qui ne sera pas inférieur à 2 heures par jour au total. (*)

(ii) Tout navire de charge d'une jauge brute égale ou supérieure à 500 tonneaux mais inférieure à 1.600 tonneaux, pourvu d'une installation radiotélégraphique par application de la Règle 4, doit avoir à bord au moins un

en bestaande vrachtschepen van minder dan 5.500 register ton bruto inhoud, niet reeds uitgerust met een auto-alarmtoestel, mogelijk te maken, mogen de Administraties aan deze schepen veroorloven de luisteruren te beperken tot die, aangegeven in paragrafen *b)* en *c)* (i) van dit Voorschrift voor een tijdsduur welke de datum van inwerking-treding van dit Verdrag met niet meer dan twee jaren overschrijdt.

Passagiersschepen.

b) Ieder passagiersschip, dat overeenkomstig Voorschrift 3 met een radiotelegraaf-installatie moet zijn uitgerust en een auto-alarmtoestel heeft, moet, rekening houdende met de bepalingen van paragraaf *d)* van dit Voorschrift, wanneer het zich buitengaats bevindt, door een bevoegd radiotelegrafist op het gehoor doen luisteren op de radio-telegrafische noodfrequentie in de midden-frequentieband en wel als volgt :

(i) indien zich aan boord 250 passagiers of minder bevinden of volgens certificaat aan boord mogen bevinden 8 uren per dag in totaal ;

(ii) indien zich aan boord meer dan 250 passagiers bevinden of volgens certificaat aan boord mogen bevinden en het schip een reis maakt van meer dan 16 uren duur tussen twee opeenvolgende havens, tenminste 16 uren per dag in totaal. In dit geval moet het schip tenminste twee bevoegde radiotelegrafisten aan boord hebben ;

(iii) indien zich aan boord meer dan 250 passagiers bevinden of volgens certificaat aan boord mogen bevinden en de reis tussen twee opeenvolgende havens van kortere duur is dan 16 uren, tenminste 8 uren in totaal.

Vrachtschepen.

c) (i) Elk vrachtschip, dat overeenkomstig Voorschrift 3 met een radiotelegraafinrichting moet zijn uitgerust en een auto-alarmtoestel aan boord heeft moet, rekening houdend met de bepalingen van paragraaf *d)* van dit Voorschrift, wanneer het zich buitengaats bevindt, door een bevoegd radiotelegrafist op het gehoor doen luisteren op de radiotelegrafische noodfrequentie in de midden-frequentieband en wel als volgt :

a) indien de bruto inhoud 5.500 register ton of meer bedraagt gedurende tenminste 8 uren per dag in totaal ;

b) indien de bruto inhoud 1.600 register ton en meer maar minder dan 5.500 register ton bedraagt, gedurende tenminste 8 uren per dag in totaal. Administraties, welke tengevolge van haar bijzondere omstandigheden het onuitvoerbaar achten 8 uren luisterdienst op te leggen zullen stappen doen ten einde te verzekeren, dat gedurende een zo groot mogelijk aantal uren, doch niet minder dan gedurende 2 uren per dag in totaal wordt geluisterd. (*)

(ii) Elk vrachtschip met een bruto inhoud van 500 register ton en groter maar van minder dan 1.600 register ton, uitgerust met een radiotelegraafinrichting ingevolge Voorschrift 4, moet tenminste één bevoegd radiotelegrafist aan

(*) L'Administration des Pays-Bas estime pratiquement impossible de se conformer entièrement aux termes de cet alinéa, en ce qui concerne les navires de charge de 1.600 tonneaux de jauge brute et au-dessus, et de moins de 3.500 tonneaux de jauge brute. Néanmoins, cette Administration est d'accord pour prendre des mesures destinées à assurer le nombre maximum possible d'heures d'écoute à bord de ces navires.

(*) De Nederlandse Administratie acht het voor vrachtschepen van 1.600 register ton bruto inhoud tot 3.500 register ton bruto inhoud in de praktijk onuitvoerbaar om tenvolle aan deze onder-paragraaf te voldoen. Deze Administratie is evenwel bereid maatregelen te nemen opdat gedurende een zo groot mogelijk aantal uren aan boord van deze schepen wordt geluisterd.

opérateur qualifié et doit, sous réserve des dispositions du paragraphe d) de la présente Règle et lorsqu'il est à la mer, assurer un service d'écoute sur la fréquence de détresse radiotélégraphique, dans la bande des fréquences moyennes, au moyen d'un opérateur qualifié faisant la veille à l'écoute, pendant les périodes qui pourront être prescrites par l'Administration.

d) Aux heures où un opérateur qualifié devra, en vertu de la présente Règle, écouter sur la fréquence de détresse, cet opérateur pourra interrompre ce service, lorsqu'il assurera le service du trafic sur d'autres fréquences, ou accomplira d'autres fonctions essentielles relatives à la Radio; il ne pourra le faire que si en pratique il lui est impossible d'assurer l'écoute par quelque autre moyen, tels que: casque à deux branchements ou haut-parleur. Si cette veille à l'écoute est impossible dans la pratique, l'auto-alarmer, s'il y en a un à bord, devra être mis en service. Les dispositions du présent paragraphe ne dispensent pas le navire de se conformer aux dispositions du Règlement des Radiocommunications relatives « aux périodes de silence ».

e) A bord de tous les navires munis d'un auto-alarmer, cet auto-alarmer devra, lorsque le navire est à la mer, être mis en service à tous les moments où il ne sera pas effectué de veille en vertu du paragraphe b), c) ou d).

f) Les périodes d'écoute prévues par la présente Règle, y compris celles fixées par l'Administration, devront être observées de préférence aux heures fixées par le Règlement des Radiocommunications pour le service radiotélégraphique.

Règle 8.

Service d'Ecoute — Radiotéléphonie.

Tout navire muni d'une installation radiotéléphonique, conformément à la Règle 4, doit, pour des raisons de sécurité, avoir à bord au moins un opérateur qualifié (qui pourra être un membre de l'équipage ne possédant qu'un certificat de Radiotéléphoniste) et assurer, lorsqu'il est à la mer, un service d'écoute sur la fréquence de détresse radiotéléphonique, dans la bande des fréquences moyennes, pendant les périodes qui pourront être fixées par l'Administration.

PARTIE C.

CONDITIONS TECHNIQUES REQUISES

Règle 9.

Stations de Radiotélégraphie.

a) La station de radiotélégraphie doit être placée de telle manière qu'aucun brouillage nuisible provenant d'un bruit extérieur, d'origine mécanique ou autre, n'empêche une réception convenable des signaux radiotélégraphiques. La station doit être placée aussi haut que possible sur le navire afin d'assurer la plus grande sécurité possible.

b) On doit prévoir entre la cabine de radiotélégraphie et la passerelle et un autre endroit, s'il en existe, d'où l'on dirige le navire, une liaison bilatérale, efficace pour appeler et converser, qui doit être indépendante du réseau principal du navire.

boord hebben en moet, wanneer het zich buitengaats bevindt, rekening houdend met de bepalingen van paragraaf d) van dit Voorschrift, door een bevoegd radiotelegrafist op het gehoor doen luisteren op de radiotelegrafische noodfrequentie in de middenfrequentieband, een en ander gedurende door de Administratie te bepalen tijden.

d) Gedurende de tijd, dat een bevoegd radiotelegrafist volgens dit Voorschrift op de hoofdfrequentie moet luisteren mag de telegrafist dit luisteren onderbreken gedurende de tijd, dat hij het verkeer op andere frequenties afhandelt of andere radiowerkzaamheden moet uitvoeren, doch alleen indien het onmogelijk is, b.v. door middel van gesplitste hoofdtelefoons of een luidspreker, op het gehoor te luisteren. Indien dit onuitvoerbaar is moet het auto-alarmtoestel, indien althans aan boord aanwezig, in werking worden gesteld. De bepalingen van deze paragraaf ontheffen het schip niet van het nakomen van de bepalingen betreffende de « Stilte-perioden » vervat in het Radio-Reglement.

e) Op alle schepen, voorzien van een auto-alarmtoestel moet dit, wanneer het schip zich buitengaats bevindt gedurende de tijden dat niet wordt geluisterd krachtens het bepaalde in de paragrafen b), c) of d) in werking zijn gesteld.

f) De luistertijden, bepaald in dit Voorschrift, inbegrepen die, vastgesteld door de Administratie, moeten bij voorkeur worden onderhouden gedurende de tijden, voorgeschreven voor de radiotelegrafische dienst in het Radio-Reglement.

Voorschrift 8.

Luisterdienst — Radiotelefonie.

Elk schip uitgerust met een radiotelefooninrichting ingevolge Voorschrift 4, moet voor veiligheidsdoeleinden tenminste één bevoegd radiotelefonist aan boord hebben (deze mag een lid zijn van de bemanning, slechts in het bezit van het certificaat voor radiotelefonist) en moet, wanneer het zich buitengaats bevindt, op de voor de radiotelefonie voorgeschreven noodfrequentie in de middenfrequentieband doen luisteren gedurende door de Administratie vast te stellen uren.

DEEL C.

TECHNISCHE EISEN

Voorschrift 9.

Radiotelegraafstations.

a) Het scheepsradiotelegraafstation moet zodanig zijn gelegen dat geen hinderlijke storingen van mechanische of andere aard van buiten af worden ondervonden, welke een goede ontvangst van de radio-seinen belemmeren. Het station moet zo hoog als practisch mogelijk in het schip zijn opgesteld, zodat de grootst mogelijke graad van veiligheid is gewaarborgd.

b) Tussen de seinhut en de brug en een andere plaats, indien die aanwezig is, van waar het schip wordt bestuurd, moet een doeltreffend tweezijdigstelsel voor oproep en mondelinge verbinding aanwezig zijn, hetwelk onafhankelijk is van het hoofdcommunicatiesysteem van het schip.

c) Une pendule d'un fonctionnement sûr et dont le diamètre de cadran ne sera pas inférieur à 12,5 cm. (ou 5 pouces), munie d'une aiguille centrale battant la seconde, sera solidement fixée dans la cabine de radiotélégraphie.

phie. Sa position doit être telle que le cadran entier puisse être observé facilement et avec précision par l'opérateur, de la position de travail télégraphique et de la position d'essai de l'auto-alarme.

d) La cabine de radiotélégraphie doit avoir un éclairage de secours d'un fonctionnement sûr, installé en permanence de façon à fournir un éclairage satisfaisant des appareils de commande et de contrôle des installations principales et de secours ainsi que de la pendule exigée par le paragraphe c) de la présente Règle.

e) S'il existe une cabine de radiotélégraphie de secours distincte, elle doit être soumise aux dispositions des paragraphes b), c) et d).

f) La station de radiotélégraphie du navire doit être pourvue des pièces de rechange, de l'outillage et des appareils de contrôle nécessaires pour maintenir en bonne condition de fonctionnement l'installation radiotélégraphique pendant que le navire est à la mer.

Règle 10.

Installations radiotélégraphiques.

a) Sauf dispositions expresses contraire de la présente Règle :

(i) L'installation radiotélégraphique doit comprendre une installation principale et une installation de secours (réserve), électriquement séparées et électriquement indépendantes l'une de l'autre.

(ii) Un aérien principal et un aérien de secours doivent être prévus et installés, étant entendu toutefois que l'Administration peut exempter tout navire des prescriptions relatives à l'aérien de secours si elle considère que l'installation de cet aérien n'est ni praticable ni raisonnable. Mais en ce cas on doit prévoir à bord un aérien de secours complètement assemblé, en vue d'un remplacement immédiat.

L'aérien principal doit être correctement protégé d'une rupture causée par les vibrations du ou des mâts.

(iii) L'installation principale doit comprendre un émetteur principal, un récepteur principal et une source principale d'énergie.

(iv) L'installation de secours (réserve) doit comprendre un émetteur de secours, un récepteur de secours et une source d'énergie de secours.

b) Pour les installations existantes sur les navires à passagers et dans le cas où l'émetteur principal et la source d'énergie principale remplissent toutes les conditions requises de l'émetteur de secours et de la source d'énergie de secours, tels qu'ils sont définis dans la présente Règle, l'application de la prescription concernant l'existence d'un émetteur de secours séparé et d'une source d'énergie de secours séparée peut être différée pendant une période n'excédant pas trois ans à partir de la mise en vigueur de la présente Convention.

c) En ce qui concerne :

(i) les installations existantes sur les navires de charge ;

c) Een betrouwbaar uurwerk met een wijzerplaat van niet minder dan 12,5 cm. (of 5 inches) diameter en voorzien van een concentrische secondewijzer moet in de seinhut zodanig vast zijn opgesteld, dat de gehele wijzerplaat

gemakkelijk en nauwkeurig door de radiotelegrafist van zijn zitplaats af en van de plaats af waar het auto-alarmtoestel wordt beproefd, kan worden waargenomen.

d) Een betrouwbare noodverlichting moet in de seinhut zodanig vast zijn aangebracht, dat voldoende verlichting bij de bediening en controle van de hoofd- en noodradiotelegraafinrichtingen en van het uurwerk vereist in paragraaf c) van dit Voorschrift zijn gewaarborgd.

e) Indien een afzonderlijke nood-radiotelegrafische seinhut aan boord aanwezig is, zijn de eisen van de paragrafen b), c) en d) daarop van toepassing.

f) Het scheepsradiotelegraafstation moet zijn uitgerust met reserve-onderdelen, gereedschappen en beproevingsmateriaal die het mogelijk maken de inrichting buitengaats goed te doen werken.

Voorschrift 10.

Radiotelegraafinrichtingen.

a) Tenzij dit Voorschrift anders bepaalt moet :

(i) De radiotelegraafinrichting een hoofd-installatie en een nood- (reserve) installatie omvatten, welke electrisch gescheiden en electrisch onafhankelijk van elkaar zijn.

(ii) Een hoofd- en een noodantenne aanwezig zijn er zijn aangebracht met dien verstande, dat iedere Administratie enig schip van de eis van een noodantenne mag ontslaan, indien zij overtuigd is, dat het aanbrengen van zulk een antenne onuitvoerbaar of onredelijk zou zijn. In een dergelijk geval moet echter een geheel complete reserve-antenne voor dadelijke vervanging aanwezig zijn.

De hoofdantenne moet op doeltreffende wijze zijn beschermd tegen breuk, veroorzaakt door het zwiepen van de mast of van de masten.

(iii) De hoofdinstallatie een hoofdzender, een hoofdontvanger en een hoofdkrachtbron omvatten.

(iv) De nood- (reserve) installatie een noodzender, noodontvanger en noodkrachtbron omvatten.

b) Indien de hoofdzender en de hoofdkrachtbron voldoen aan de eisen in dit Voorschrift aan de noodzender en de noodkrachtbron gesteld, mag in geval van bestaande installaties op passagiersschepen het voldoen aan de eis van een afzonderlijke noodzender en noodkrachtbron voor een periode van niet meer dan drie jaar na het van kracht worden van dit Verdrag worden uitgesteld.

c) In geval van :

(i) bestaande installaties op vrachtschepen, en

(ii) les installations nouvelles sur les navires de charge d'une jauge brute égale ou supérieure à 500 tonneaux mais inférieure à 1.600 tonneaux, si l'émetteur principal et la source d'énergie principale remplissent toutes les conditions requises pour l'émetteur de secours et pour la source d'énergie de secours, ces derniers ne sont pas obligatoires.

d) Les installations principales et de secours doivent pouvoir être connectées rapidement soit avec l'aérien principal, soit avec l'aérien de secours s'il en existe un.

e) Tous les éléments de l'installation de secours (réserve) doivent être placés sur le navire aussi haut que possible pour assurer la plus grande sécurité possible.

f) L'émetteur et l'émetteur de secours (réserve) doivent pouvoir émettre sur la fréquence radiotélégraphique, et utiliser une classe d'émission assignées par le Règlement des Radiocommunications, dans la bande des fréquences moyennes, aux besoins de la détresse et doivent avoir un taux de modulation d'au moins 70 pour cent. De plus, l'émetteur principal doit pouvoir émettre sur les fréquences et utiliser une classe d'émission assignées par le Règlement des Radiocommunications, dans la bande des fréquences moyennes, aux besoins de la sécurité de la navigation.

g) Dans les installations nouvelles, l'émetteur principal et l'émetteur de secours (réserve) doivent avoir une fréquence de modulation supérieure à 450 et inférieure à 1.350 cycles par seconde.

h) Les émetteurs principal et de secours (réserve) doivent avoir une portée normale minimum telle qu'elle est spécifiée ci-dessous, c'est-à-dire qu'ils doivent pouvoir transmettre aux distances spécifiées des signaux clairement perceptibles de navire à navire, de jour, et dans des conditions et des circonstances normales (1). (Des signaux clairement perceptibles doivent normalement pouvoir être reçus si la valeur efficace de l'intensité de champ au récepteur est au moins de 50 microvolts par mètres.)

	Portée minimum normale en mille marins	
	Emetteur principal	Emetteur de secours
Tous navires à passagers et navires de charge de 1.600 tonneaux et au-dessus	150	100
Navires de charge de moins de 1.600 tonneaux	100	75

i) (i) Le récepteur principal et le récepteur de secours doivent pouvoir recevoir sur la fréquence radiotélégraphique et dans les classes d'émissions assignées par le Règlement des Radiocommunications, dans la bande des fréquences moyennes, aux besoins de la détresse.

(ii) En outre, le récepteur principal doit permettre la réception des fréquences et des classes d'émissions utilisées pour la transmission des signaux horaires, des messages météorologiques et de toutes autres communications relatives à la sécurité de la navigation que l'Administration peut considérer comme nécessaires.

(1) En l'absence d'une mesure directe de l'intensité de champ, les données suivantes peuvent servir de guide pour déterminer approximativement la portée normale :

(ii) nieuwe installaties op vrachtschepen met een bruto inhoud van 500 register ton en groter, maar minder dan 1.600 register ton is, indien de hoofdzender en de hoofdkrachtbron voldoen aan de eisen voor de noodzender en de noodkrachtbron, deze laatste niet verplicht.

d) De hoofd- en nood- (reserve) installaties moeten snel kunnen worden verbonden hetzij met de hoofd-antenne hetzij met de noodantenne, indien deze laatste althans aanwezig is.

e) Alle delen van de nood- (reserve) installatie moeten zo hoog mogelijk in het schip zijn opgesteld, zodat de grootst mogelijke graad van veiligheid is verzekerd.

f) De hoofd- en nood- (reserve) zenders moeten in staat zijn te zenden op de radiotelegrafiefrequentie gebruikmakende van een klasse van uitzending als in het Radio-Reglement voorgeschreven voor noodgevallen in de middenfrequentieband en moeten een modulatie-diepte hebben van minstens 70 percent. Bovendien moet de hoofdzender ingericht zijn voor het zenden op de frequenties en met een klasse van uitzending als in het Radio-Reglement voorgeschreven ten behoeve van de veiligheid van de navigatie in de middenfrequentieband.

g) Bij nieuwe installaties moeten de hoofd- en nood- (reserve) zenders een toonfrequentie hebben van meer dan 450 en minder dan 1.350 perioden per seconde.

h) De hoofd- en nood- (reserve) zenders moeten een minimum normale werkingssfeer bezitten als hieronder aangegeven, dat wil zeggen dat zij in staat moeten zijn duidelijk waarneembare seinen van schip tot schip bij dag en onder normale omstandigheden over de aangegeven afstanden uit te zenden (1). (Duidelijk waarneembare seinen moeten normaal worden ontvangen als de effectieve waarde van de veldsterkte bij de ontvanginrichting minstens 50 microvolts per meter bedraagt).

	Minimum normale werkingssfeer in zeemijlen	
	Hoofdzender	Noodzender
Alle passagiers- en vrachtschepen met een bruto inhoud van 1.600 register ton	150	100
Vrachtschepen met een bruto inhoud van minder dan 1.600 register ton	100	75

i) (i) De hoofd- en noodontvanginrichtingen moeten in staat zijn de radio-telegrafische frequentie en de klassen van uitzending te ontvangen voorgeschreven in het Radio-Reglement, voor geval van nood in de middenfrequentieband.

(ii) Bovendien moet de hoofdontvanger in staat zijn de frequenties en klassen van uitzending te ontvangen gebezigd voor het seinen van tijdseinen, meteorologische berichten en andere mededelingen betreffende de veiligheid van de navigatie, als door de Administratie noodzakelijk worden geacht.

(1) Bij afwezigheid van een directe veldsterktemeting kunnen de volgende waarden worden gebezigd om de normale werkingssfeer bij benadering te bepalen :

(iii) Le récepteur de l'auto-alarmer peut tenir lieu de récepteur de secours.

Portée normale en milles marins	Mètres-Ampères (*)	Puissance totale dans l'aérien (watts) (**)
200	128	200
175	102	125
150	76	71
125	58	41
100	45	25
75	34	14

(*) Ce nombre représente le produit de la hauteur maximum, exprimée en mètres, de l'aérien au-dessus de la ligne de charge maximum par le courant de l'aérien exprimé en ampères (valeur efficace).

Les valeurs données dans la table (colonne 2) correspondent à une valeur moyenne du rapport :

$$\frac{\text{hauteur effective d'aérien}}{\text{hauteur maximum d'aérien}} = 0,47$$

Ce rapport varie avec les conditions locales de l'aérien et peut varier entre 0,3 et 0,7 environ.

(**) Les valeurs données par le tableau (colonne 3) correspondent à une valeur moyenne du rapport :

$$\frac{\text{puissance rayonnée par l'aérien}}{\text{puissance totale dans l'aérien}} = 0,08$$

Ce rapport varie considérablement suivant les valeurs de la hauteur effective et de la résistance de l'aérien.

j) Le récepteur principal doit avoir une sensibilité suffisante pour donner des signaux dans les écouteurs ou dans un haut-parleur, même lorsque la tension d'entrée du récepteur n'est que de 100 microvolts. Le récepteur de secours doit avoir la même sensibilité excepté dans les cas où un système agréé d'auto-alarmer est utilisé comme récepteur de secours.

k) Une alimentation d'énergie électrique, suffisante pour faire fonctionner l'installation principale, à la portée normale requise par le paragraphe h) de la présente Règle aussi bien que pour charger toutes les batteries d'accumulateurs faisant partie de l'installation radio-télégraphique, doit être disponible à tout moment pendant que le navire est à la mer. La tension de l'alimentation de l'installation principale doit être maintenue aussi près que possible de la tension normale, et si possible à ± 10 pour cent près.

l) L'installation de secours (réserve) doit être munie d'une source d'énergie indépendante de celle de la puissance propulsive du navire et de son réseau électrique. Cette source doit être constituée de préférence par des batteries d'accumulateurs et doit en toutes circonstances pouvoir être mise en marche rapidement et faire fonctionner l'émetteur et le récepteur de secours (réserve) dans des conditions normales d'exploitation, pendant au moins six heures consécutives, et, en outre, toutes les autres charges supplémentaires mentionnées plus bas.

m) La source d'énergie de secours ne doit être utilisée que pour alimenter :

- (i) l'installation de secours et le dispositif de manipulation automatique du signal d'alarme spécifié au paragraphe s) de la présente Règle ;
- (ii) l'éclairage du signal d'alarme spécifié au paragraphe d) de la Règle 9 ;
- (iii) l'auto-alarmer ; et

(iii) De auto-alarmontvanginrichting mag gebruikt worden als noodontvanger.

Normale werkingsfeer in zeemijlen	Meter-ampères (*)	Totaal antennevermogen (watt) (**)
200	128	200
175	102	125
150	76	71
125	58	41
100	45	25
75	34	14

(*) Dit getal geeft weer het product van de maximum hoogte van de antenne boven de diepst afgeladen lastlijn in meters en de stroomsterkte in de antenne in ampères (effectieve waarde).

De waarden in de tweede kolom van de tabel komen overeen met de gemiddelde waarden der verhouding :

$$\frac{\text{effectieve antenne hoogte}}{\text{maximum antenne hoogte}} = 0,47$$

Deze verhouding verandert met de plaatselijke omstandigheden van de antenne en kan liggen tussen ongeveer 0,3 en 0,7.

(**) De getallen in de derde kolom van de tabel komen overeen met de gemiddelde waarde der verhouding :

$$\frac{\text{uitgestraald antenne vermogen}}{\text{totaal antenne vermogen}} = 0,08$$

Deze verhouding wijzigt zich aanzienlijk, afhankelijk van de effectieve hoogte en de weerstand van de antenne.

j) De hoofd-ontvanginrichting moet voldoende gevoelig zijn om seinen hoorbaar te maken in de hoofdtelefoons of door middel van een luidspreker, wanneer de ontvangerinput niet meer dan 100 microvolts bedraagt. De nood-ontvanginrichting moet dezelfde gevoeligheid hebben, tenzij een goedgekeurd auto-alarmer toestel wordt gebruikt.

k) Terwijl het schip buitengaats is, moet te allen tijde de krachtbron voldoende vermogen kunnen leveren om de hoofdininstallatie in staat te stellen de normale afstand als vereist in paragraaf h) van dit Voorschrift te overbruggen, als wel om de batterijen, deel uitmakend van de radio-telegrafischeinstallatie, te laden. De voor de hoofdininstallatie gebezigde netspanning dient zo min mogelijk van de normale spanning af te wijken en zo mogelijk niet meer dan pl.m. 10 percent daarvan te verschillen.

l) De nood- (reserve) installatie moet gevoed worden door een krachtbron, onafhankelijk zowel van de voortstuwing van het schip, als van het scheepsnet. De krachtbron moet bij voorkeur bestaan uit accumulatoren-batterijen en moet onder alle omstandigheden in staat zijn om snel in werking te worden gesteld en om de nood (reserve) zender en ontvanger voor tenminste zes uren zonder ophouden onder normale omstandigheden te doen werken, met toevoeging van enige der hieronder te noemen belastingen.

m) De noodkrachtbron mag alleen worden gebezigd voor de voeding van :

- (i) de noodinstallatie en de automatische alarmseinrichting als aangegeven in paragraaf s) van dit Voorschrift ;
- (ii) de noodverlichting als aangegeven in paragraaf d) van Voorschrift 9 ;
- (iii) het auto-alarmer toestel ; en

(iv) le radiogoniomètre.

n) Nonobstant les prescriptions du paragraphe m) de la présente Règle, une Administration peut, en ce qui concerne les navires de charge, autoriser l'usage de la source d'énergie de secours pour alimenter un petit nombre de circuits de secours de faible puissance entièrement localisés à la partie supérieure du navire, à la condition que ces circuits puissent être facilement coupés, si nécessaire.

o) La source d'énergie de secours et son tableau de distribution doivent être facilement accessibles à l'opérateur de radiotélégraphie et doivent, quand cela est possible, se trouver dans le voisinage immédiat de la cabine de radiotélégraphie.

p) Pendant que le navire est à la mer, les batteries d'accumulateurs, qu'elles fassent partie de l'installation principale ou de l'installation de secours (réserve), doivent être chaque jour chargées à pleine charge.

q) L'installation radiotélégraphique doit être munie d'un dispositif permettant le passage de l'émission à la réception et vice-versa sans commutation manuelle. L'application de cette prescription peut être différée pendant une année à dater de la mise en vigueur de la présente Convention.

r) On prendra toutes dispositions utiles pour éliminer autant que possible les causes de brouillage radioélectriques provenant des appareils électriques et des autres appareils du bord et pour supprimer ce brouillage.

s) Pour émettre le signal d'alarme, on doit prévoir, outre les moyens d'émission manuelle, un appareil de manipulation automatique capable d'actionner l'installation principale et l'installation de secours (réserve). Si ce dispositif de manipulation est commandé électriquement, il doit pouvoir fonctionner sur la source d'énergie de secours. L'application de cette prescription peut être différée pendant deux ans à dater de la mise en vigueur de la présente Convention.

t) Pendant que le navire est à la mer, l'émetteur de secours, s'il n'est pas utilisé pour les communications, doit être essayé chaque jour sur une antenne fictive convenable, et une fois au moins pendant chaque voyage sur l'aérien de secours s'il est monté. La source d'énergie de secours doit aussi être essayée chaque jour.

u) Nonobstant les prescriptions du Règlement 4 une Administration peut, en ce qui concerne les navires de charge de moins de 1.600 tonneaux de jauge brute, admettre des atténuations à la Règle 9 et à la présente Règle, pourvu qu'en aucun cas la qualité de l'installation ne puisse être inférieure au niveau exigé par la Règle 15 pour les installations radiotéléphoniques, dans la mesure où cette Règle est applicable.

Règle 11.

Auto-Alarmes.

a) Tout nouveau type d'auto-alarme qui sera approuvé après la date d'entrée en vigueur de la présente Convention, pour être utilisé conformément à la présente Règle, devra répondre aux conditions minimum suivantes :

(i) En l'absence de brouillage de toute nature, il doit être mis en action, sans réglage manuel, par tout signal d'alarme transmis sur la fréquence radiotélégraphique de détresse en utilisant les classes d'émission assignées dans la bande des fréquences moyennes par le Règlement des Radiocommunications pour le signal d'alarme, pourvu que la fréquence ne s'écarte pas de plus de 8 kcs, de

(iv) de richtingzoeker.

n) Ongeacht de bepalingen van paragraaf m) van dit Voorschrift mag een Administratie aan boord van vrachtschepen toestaan, dat de noodkrachtbron wordt gebruikt om een klein aantal noodnetten, die geheel beperkt zijn tot het hoogste deel van het schip, zoals noodverlichting op het bootdek, te voeden, op voorwaarde, dat deze netten zonodig snel kunnen worden verbroken.

o) De noodkrachtbron en het daarbij behorende schakelbord moeten gemakkelijk voor de radiotelegrafist toegankelijk zijn en moeten, waar mogelijk, in de onmiddellijke nabijheid van de seinhut zijn opgesteld.

p) Buitengaats moeten de accumulatoren-batterijen, hetzij deel uitmakende van de hoofdininstallatie, dan wel van de nood (reserve) installatie, dagelijks ten volle worden opgeladen.

q) De radio-telegraafinrichting moet voorzien zijn van een inrichting, die het toelaat om zonder overschakeling met de hand van zenden op ontvangen en omgekeerd over te gaan. Het voldoen aan deze eis mag tot een jaar na de datum waarop dit Verdrag in werking treedt worden uitgesteld.

r) Alle stappen moeten worden gedaan om, zoveel als mogelijk, de oorzaken van radiostoringen, tengevolge van elektrische- en andere apparaten aan boord, op te heffen en te onderdrukken.

s) Naast de middelen om met de hand het auto-alarmsein uit te zenden, moet een automatische alarmseininrichting zijn aangebracht teneinde het alarmsein, zowel met de hoofd- als met de nood- (reserve) installatie uit te zenden. Indien deze seininrichting langere elektrische weg werkt, zal dit mogelijk moeten zijn door middel van de noodkrachtbron. Het voldoen aan deze eis mag uitgesteld worden tot twee jaar na de datum, waarop dit Verdrag in werking treedt.

t) Buitengaats moet de noodinstallatie, indien niet voor verbindingsdoeleinden gebruikt, dagelijks worden beproefd, gebruikmakend van een daarvoor geschikte kunst-antenne en tenminste éénmaal gedurende elke reis van de noodantenne, indien deze aanwezig is. Ook de noodkrachtbron moet dagelijks worden beproefd.

u) Afgezien van de bepalingen van Voorschrift 4 mag de Administratie ingeval van vrachtschepen met een bruto inhoud van minder dan 1.600 register ton de algehele nakoming van Voorschrift 9 en andere Voorschriften verlichten, op voorwaarde dat de eisen voor de installatie in geen geval komen te liggen beneden de overeenkomstige voorwaarden voorgeschreven in Voorschrift 15 voor radio-telefooninrichtingen, voor zover althans toepasselijk.

Voorschrift 11.

Auto-alarmtoestellen.

a) Elk nieuw type auto-alarmtoestel goedgekeurd na de datum van inwerkingtreding van dit Verdrag moet, teneinde te worden gebezigd overeenkomstig de Voorschriften van dit Verdrag, aan de volgende minimum eisen voldoen :

(i) Bij afwezigheid van storing van welke aard ook, moet het toestel in staat zijn om zonder bijregeling met de hand in werking te worden gesteld door elk noodsein uitgezonden op de radio-telegrafische noodfrequentie in de middenfrequentieband en de klasse van uitzending als in het Radio-Reglement voor het noodsein vastgesteld, op voorwaarde dat de frequentie niet meer dan 8 kc/s afwijkt

la fréquence nominale et que l'intensité du signal à l'entrée du récepteur soit supérieure à 100 microvolts et inférieure à 1 volt.

(ii) En l'absence de brouillage de toute nature il doit être actionné par trois ou quatre traits consécutifs quand la durée des traits varie de 3,5 secondes à une valeur aussi proche que possible de 6 secondes et quand la durée de l'intervalle varie entre 1,5 seconde et la plus petite valeur possible ne dépassant pas de préférence 10 millisecondes.

(iii) Il ne doit pas être actionné par les atmosphériques ou par tout signal autre que le signal d'alarme pourvu que les signaux reçus ne constituent pas en fait un signal tombant dans les limites de tolérance indiquées en (ii).

(iv) La sélectivité de l'auto-alarme doit être telle qu'elle produise une sensibilité pratiquement uniforme dans une bande de 8 Kc/s de chaque côté de la fréquence de détresse et, en dehors de cette bande, une sensibilité décroissant aussi rapidement que possible, conformément aux meilleures règles de la technique.

(v) Si possible, l'auto-alarme en présence d'atmosphériques ou de brouillage, doit automatiquement se régler pour que, dans un délai raisonnablement court, il se rapproche des conditions dans lesquelles le signal d'alarme peut le plus facilement être distingué.

(vi) Quand l'appareil est actionné par un signal d'alarme ou de défaillance de l'appareil, l'auto-alarme doit produire un avertissement audible continu dans la cabine de radiotélégraphie, dans la cabine des opérateurs et sur la passerelle. Si possible, l'avertissement doit aussi être donné dans le cas d'une défaillance d'un élément quelconque du système récepteur d'alarme. Un seul interrupteur doit permettre de couper l'avertissement et cet interrupteur doit être placé dans la cabine de radiotélégraphie.

(vii) Aux fins d'essais périodiques de l'auto-alarme, l'appareil doit comprendre un générateur préalablement réglé sur la fréquence de détresse et un dispositif de modulation permettant de produire un signal d'alarme dont l'intensité minimum est indiquée en (i).

(viii) L'auto-alarme doit pouvoir supporter des conditions de vibrations, d'humidité et des variations de température équivalentes aux conditions sévères rencontrées à bord des navires à la mer, et doit continuer à fonctionner dans de telles conditions.

b) Avant d'agréer un auto-alarme, l'Administration intéressée doit s'être assurée, par des essais pratiques faits dans des conditions de fonctionnement équivalentes à celles de la pratique, que l'appareil est conforme aux prescriptions du paragraphe a) de la présente Règle.

c) Sur les navires munis d'un auto-alarme, l'opérateur de radiotélégraphie doit vérifier l'efficacité de l'auto-alarme au moins une fois toutes les 24 heures pendant que le navire est à la mer et rendre compte au capitaine ou à l'officier de quart sur la passerelle si cet auto-alarme est ou non en ordre de marche.

Règle 12.

Radiogoniomètres.

a) Le radiogoniomètre exigé par la Règle 12 du Chapitre V doit être efficace et capable de recevoir des signaux avec le minimum de bruit de récepteur et de prendre des relevements à partir desquels le relèvement vrai et la direction pourront être déterminés.

van de normale frequentie en de sterkte van het sein bij de ontvanger-input groter is dan 100 microvolts en kleiner dan 1 volt.

(ii) Bij afwezigheid van storing van welke aard ook moet het toestel in werking worden gesteld door 3 of 4 onafgebroken strepen, waarvan de lengteduur ligt tussen 3,5 seconden en een waarde zo dicht mogelijk bij 6 seconden, en de lengteduur tussen de strepen ligt tussen 1,5 seconde en de laagst bereikbare waarde van bij voorkeur niet groter dan 10 milliseconden.

(iii) Het toestel mag niet in werking worden gesteld door luchtstoringen of enig ander signaal dan het alarm-signaal, op voorwaarde, dat de ontvangen seinen niet vallen binnen de onder (ii) toegestane tolerantiegrenzen.

(iv) De gevoeligheid van het toestel moet zodanig zijn, dat een praktische uniforme gevoeligheid binnen 8 kc/s aan iedere zijde van de noodfrequentie is gewaarborgd, zomede buiten deze band een gevoeligheid, welke zo spoedig mogelijk vermindert in overeenstemming met de beste regels der techniek.

v) Zo mogelijk moet het toestel bij luchtstoringen of storende seinen zich zelf automatisch instellen, zodat binnen een redelijk korte tijd de toestand benaderd wordt waarbij het alarmsein gemakkelijk kan worden onderkend.

(vi) Wanneer het toestel door een alarmsein in werking wordt gesteld of in het geval van weigering van het toestel, moet het een voortdurend hoorbare waarschuwing geven in de seinhut, in de hut van de radiotelegrafist en op de brug. Indien mogelijk moet ook worden gewaarschuwd in geval van defect van enig deel van het gehele auto-alarmontvangstelsysteem. Alleen één schakelaar mag aanwezig zijn om het waarschuwingsein te doen ophouden en deze moet gelegen zijn in de seinhut.

(vii) Teneinde het toestel regelmatig te kunnen beproeven zal het apparaat voorzien zijn van een op de noodfrequentie ingestelde generator en een sleutelinrichting, waarmee een noodsein van de minimale sterkte, als aangeduid in (i), wordt opgewekt.

(viii) Het toestel moet bestand zijn tegen trillingen, vochtigheid en temperatuursverschillen, die op een schip dat zich buitengaats bevindt onder moeilijke omstandigheden kunnen optreden en moet onder dergelijke omstandigheden te allen tijde kunnen werken.

b) Alvorens een nieuw type auto-alarmtoestel wordt goedgekeurd moet de betrokken Administratie door praktische proefnemingen, gedaan onder omstandigheden als in de praktijk worden aangetroffen, overtuigd zijn dat het toestel voldoet aan paragraaf a) van dit Voorschrift.

c) Op schepen voorzien van een auto-alarmtoestel moet de radiotelegrafist buitengaats de goede werking van het toestel tenminste eenmaal in de 24 uur nagaan en aan de kapitein of de officier van de wacht op de brug mededelen of het toestel al of niet in orde is.

Voorschrift 12.

Richtingzoekers.

a) De richtingzoeker, vereist krachtens Voorschrift 12 van Hoofdstuk V, moet doeltreffend zijn, in staat zijn seinen te ontvangen met een minimum ontvanggeruis, zomede de mogelijkheid verschaffen peilingen te nemen door middel waarvan de ware peiling en de richting kunnen worden vastgesteld.

b) Il doit pouvoir recevoir des signaux sur les fréquences moyennes assignées par le Règlement des Radiocommunications pour les besoins de la détresse et de la radiogoniométrie, ainsi qu'aux radiophares maritimes.

c) En l'absence de brouillage, l'appareil doit avoir une sensibilité suffisante pour permettre de prendre des relevements précis même sur un signal n'ayant que 50 microvolts par mètre d'intensité de champ.

d) Un moyen de communication efficace doit être établi entre le radiogoniomètre et la passerelle.

e) Tous les radiogoniomètres doivent être étalonnés lors de leur installation à la satisfaction de l'Administration et l'étalonnage doit être vérifié chaque fois que des modifications seront apportées à la position de tout aérien ou de toute structure sur le pont, qui pourraient affecter de manière appréciable l'exactitude du radiogoniomètre. Les caractéristiques de l'étalonnage doivent être vérifiées à des intervalles d'une année ou aussi rapprochés que possible d'une année. On tiendra un relevé de ces étalonnages et de toutes les vérifications de leur exactitude.

Règle 13.

Équipement radiotélégraphique pour les Embarcations de sauvetage à moteur.

a) Les appareils exigés par la Règle 25 du Chapitre III doivent pouvoir émettre et recevoir sur la fréquence radiotélégraphique assignée par le Règlement des Radiocommunications, dans la bande des fréquences moyennes, aux besoins de la détresse. L'émetteur doit être capable d'utiliser une classe d'émission assignée aux besoins de la détresse, dans la bande des fréquences moyennes, par le Règlement des Radiocommunications, et doit être modulé à un taux d'au moins 70 pour cent. Le récepteur doit être capable de recevoir les classes d'émission assignées aux besoins de la détresse dans la bande des fréquences moyennes par le Règlement des Radiocommunications. Dans les installations nouvelles, les appareils doivent aussi pouvoir émettre sur la haute fréquence et dans la classe d'émission prescrite par le Règlement des Radiocommunications pour les embarcations rescapées. Une Administration peut différer l'application de la prescription relative à la haute fréquence pendant une période ne dépassant pas une année à dater de la mise en vigueur de la présente Convention.

b) Les appareils doivent être conçus de façon à pouvoir être utilisés, en cas d'urgence, par une personne inexpérimentée. L'émetteur doit être muni d'un dispositif de manipulation automatique pour l'émission du signal d'alarme et du signal de détresse, ainsi que d'un manipulateur pour l'émission manuelle. Une Administration peut différer l'application de la prescription relative à un manipulateur automatique pendant une période ne dépassant pas une année à dater de la mise en vigueur de la présente Convention.

c) Un aérien du type fixe ainsi que les supports nécessaires pour le maintien à la hauteur maximum possible doivent se trouver à bord. En outre, un aérien supporté par un cerf-volant ou un ballon doit se trouver si possible à bord.

d) Sur la fréquence de détresse l'émetteur doit avoir une portée minimum normale (telle que spécifiée au paragraphe h) de la Règle 10) de 25 miles en utilisant l'aérien fixe*.

(*) A défaut de la mesure de l'intensité du champ, on peut admettre que cette portée sera atteinte si le produit de la hauteur de l'aérien au-dessus du niveau de la mer par l'intensité dans l'aérien est de 10 mètres-ampères.

b) Het toestel moet in staat zijn seinen te ontvangen uitgezonden in de middenfrequentieband, als voorgeschreven in het Radio-Reglement ingeval van nood, voor het nemen van peilingen en voor de maritieme radiobakens.

c) Bij afwezigheid van storingen moet het apparaat een gevoeligheid hebben voldoende om nauwkeurige peilingen te nemen, indien de veldsterkte der ontvangen tekens niet meer dan 50 microvolts per meter bedraagt.

d) Een doeltreffende verbinding moet aanwezig zijn tussen de richtingzoeker en de brug.

e) Alle richtingzoekers moeten tot genoegen van de Administratie bij eerste opstelling aan boord worden gecalibreerd en calibratie moet opnieuw geschieden, wanneer er veranderingen worden aangebracht in de positie van enige antenne, dan wel van enig deel aan dek, welke de nauwkeurigheid van de richtingzoeker merkbaar kunnen beïnvloeden. De calibratie zal ieder jaar of zo kort mogelijk na verloop van een jaar worden geverifieerd. Aantekening zal worden gehouden van de calibraties en telkenmale als deze worden gecontroleerd.

Voorschrift 13.

Radio-uitrusting voor motorreddingsboten.

a) De toestellen, vereist in Hoofdstuk III, Voorschrift 25, moeten in staat zijn te zenden en te ontvangen op de voor radiotelegrafie in het Radio-Reglement voorgeschreven radio-telegrafie frequentie bestemd voor nooddoeleinden in de middenfrequentieband. De zender moet ingericht zijn voor het bezigen van een der klassen van uitzending in dat Reglement voor dit doel voorgeschreven, terwijl de modulatie diepte minstens 70 percent moet bedragen. De ontvanginrichting moet in staat zijn de in het Radio-Reglement voor nooddoeleinden in de middenfrequentieband voorgeschreven klassen van uitzending te ontvangen. Bij nieuwe installaties moet de zender tevens ingericht zijn voor hoofdfrequent zenden en de klassen van uitzending als voor reddingsmiddelen in het Radio-Reglement zijn voorgeschreven. Een Administratie mag het voldoen aan de eis voor hoofdfrequent zenden uitsstellen voor een tijdvak van niet meer dan een jaar na het in werking treden van dit Verdrag.

b) De toestellen moeten zodanig zijn ingericht, dat deze in geval van nood door ongeoefenden kunnen worden bediend. De zender moet voorzien zijn van een automatische seininrichting voor het uitzenden van het alarmsein en van het noodsein en van een seinsleutel voor het zenden met de hand. Een Administratie mag het voldoen aan de eis ener automatische seininrichting uitsstellen voor een tijdvak van niet meer dan één jaar na het in werking treden van dit Verdrag.

c) Een vaste antenne met middelen om deze op de grootst bereikbare hoogte op te hangen moet aanwezig zijn. Bovendien moet, indien zulks mogelijk is, een antenne, gedragen door een vlieger of ballon zijn verstrekt.

d) De zender moet op de noodfrequentie een minimum normale werkingssfeer (als aangegeven in paragraaf h) van Voorschrift 10) bezitten van 25 zeemijlen, gebruikmakende van de vaste antenne (*).

(*) Bij gebrek aan veldsterktemetingen mag worden aangenomen, dat deze werkingssfeer wordt verkregen, indien het product van de hoogte der antenne boven de waterlijn en de stroomsterkte in de antenne 10 meter-ampère bedraagt.

c) Dans les installations nouvelles, la fréquence de modulation doit être comprise entre 450 et 1.350 cycles par seconde.

j) L'appareil de radio doit être actionné par une batterie d'accumulateurs d'une capacité suffisante pour alimenter l'émetteur pendant 4 heures consécutives, dans des conditions normales d'exploitation. Si la batterie est d'un modèle à rechargement, on doit disposer de moyens permettant de charger la batterie sur le réseau électrique du navire. En outre, on doit disposer des moyens nécessaires pour charger la batterie après la mise à la mer de l'embarcation.

g) Lorsque l'énergie nécessaire à l'appareil de radiotélégraphie et au projecteur est fournie par la même batterie, cette batterie doit avoir une capacité suffisante pour pouvoir à la charge supplémentaire occasionnée par le projecteur.

h) Lorsque le navire est à la mer, un opérateur qualifié doit, chaque semaine, amener à pleine charge la batterie, si elle est d'un modèle à rechargement, et dans tous les cas essayer l'émetteur en utilisant une antenne fictive appropriée.

Règle 14.

Appareils radioélectriques portatifs pour Embarcation de sauvetage.

a) Les appareils exigés par la Règle 13 du Chapitre III doivent pouvoir émettre et recevoir sur la fréquence radiotélégraphique assignée dans la bande des fréquences moyennes, par le règlement des Radiocommunications, aux besoins de la détresse. L'émetteur doit être capable d'utiliser une classe d'émissions assignée aux besoins de la détresse dans la bande des fréquences moyennes par le Règlement des Radiocommunications et doit être modulé à un taux d'au moins 70 pour cent. Le récepteur doit être capable de recevoir les classes d'émissions assignées aux besoins de la détresse dans la bande des fréquences moyennes par le Règlement des Radiocommunications. Dans les équipements nouveaux, l'appareil doit aussi pouvoir émettre sur la haute fréquence et dans la classe d'émission prescrite par le Règlement des Radiocommunications pour les embarcations rescapées. Une Administration peut différer l'application de la prescription relative à la haute fréquence pour les équipements nouveaux pendant une période ne dépassant pas une année à dater de la mise en vigueur de la présente Convention.

b) Les appareils doivent être conçus de façon à pouvoir être utilisés, en cas d'urgence, par une personne inexpérimentée. L'émetteur doit être muni d'un dispositif de manipulation automatique pour l'émission du signal d'alarme et du signal de détresse, ainsi que d'un manipulateur pour l'émission manuelle. Une Administration peut différer l'application de la prescription relative au dispositif de manipulation automatique pour les équipements nouveaux pendant une période ne dépassant pas une année à dater de la mise en vigueur de la présente Convention, et, pour les équipements existants, pendant une période ne dépassant pas 3 ans à dater de la mise en vigueur de la présente Convention.

c) Dans les équipements nouveaux, la fréquence de modulation doit être comprise entre 450 et 1.350 cycles par seconde.

d) Les appareils doivent être facilement transportables, étanches et capables de flotter sur l'eau de mer. Ils doivent pouvoir également être jetés à la mer sans être endommagés.

e) Voor nieuwe installaties moet de toonfrequentie liggen tussen 450 en 1.350 perioden per seconde.

f) De radiotoestellen moeten worden gevoed door middel van een accumulatorenbatterij van voldoende capaciteit om de zender onder normale omstandigheden onafgebroken gedurende vier uren te doen werken. Indien de batterij van een type is, dat herladen wordt, moet dit door middel van het scheepsnet kunnen geschieden. Bovendien moeten middelen aanwezig zijn om de batterij te laden, nadat de reddingsboot te water is gelaten.

g) Wanneer de radiotoestellen en het zoeklicht worden gevoed door middel van dezelfde batterij, moet deze voldoende capaciteit hebben om te voorzien in de extra door het zoeklicht veroorzaakte belasting.

h) Buitengaats moet de radiotelegrafist wekelijks de batterij, indien deze zulks vereist, tenvolle laden en in ieder geval de zender beproeven, daarbij gebruikmakende van een passende kunstantenne.

Voorschrift 14.

Draagbare radio-uitrusting voor reddingsboten.

a) De toestellen, vereist krachtens Hoofdstuk III, Voorschrift 13, moeten in staat zijn te zenden en te ontvangen op de voor radiotelegrafie in het Radio-Reglement voorgeschreven radio-telegrafiefrequentie bestemd voor nooddoeleinden in de midden frequentieband. De zender moet ingericht zijn voor het bezigen van een der klassen van uitzending in dat Reglement voor dit doel voorgeschreven terwijl de modulatie diepte minstens 70 % moet bedragen. De ontvangerinrichting moet in staat zijn de in het Radio-Reglement voor nooddoeleinden in de middenfrequentieband voorgeschreven klassen van uitzending te ontvangen. Bij nieuwe installaties moet de zender tevens ingericht zijn voor hoogfrequent zenden en de klassen van uitzending als voor reddingsmiddelen in het Radio-Reglement zijn voorgeschreven. Een Administratie mag het voldoen aan de eis voor hoogfrequent zenden uitstellen voor een tijdvak van niet meer dan één jaar na het in werking treden van dit Verdrag.

b) De toestellen moeten zodanig zijn ingericht, dat deze door ongeoeffenden kunnen worden bediend. De zender moet voorzien zijn van een automatische seininrichting voor het uitzenden van het alarmsein en van het noodsein, en van een seinsleutel voor het zenden met de hand. Een Administratie mag het voldoen aan de eis voor een automatische seininrichting uitstellen voor een tijdvak van geen langere duur dan één jaar na het in werking treden van dit Verdrag, en ingeval van een bestaande uitrusting voor een tijdvak van ten hoogste drie jaren na het in werking treden van dit Verdrag.

c) Voor nieuwe installaties moet de toonfrequentie liggen tussen 450 en 1.350 perioden per seconde.

d) De toestellen moeten gemakkelijk draagbaar en waterdicht zijn en kunnen drijven, terwijl zij geschikt moeten zijn om zonder schade te ondervinden in zee te worden geworpen.

e) L'émetteur doit fournir au moins 10 watts à l'anode de l'étage final, et doit de préférence être alimenté par un générateur actionné à la main. S'il est alimenté par des batteries, ces dernières doivent être conformes aux spécifications établies par l'Administration pour s'assurer que les batteries sont d'un modèle durable et d'une capacité suffisante.

f) L'équipement devra comporter un aérien, soit auto-supporté, soit pouvant être supporté par le mât de l'embarcation de sauvetage à la hauteur maximum possible.

g) Lorsque le navire est à la mer, un opérateur qualifié doit, chaque semaine, amener à pleine charge la batterie, si elle est d'un modèle à rechargement, et dans tous les cas essayer l'émetteur en utilisant une antenne fictive appropriée.

h) Dans le cadre de la présente Règle, l'expression « équipement nouveau » désigne un équipement fourni à un navire après la mise en vigueur de la présente Convention.

Règle 15.

Installations Radiotéléphoniques.

a) La station de radiotéléphonie du navire doit être située à la partie supérieure du navire et, sauf si elle est placée sur la passerelle, il doit exister un moyen efficace de communication avec ladite passerelle.

b) L'installation doit pouvoir émettre et recevoir en radiotéléphonie sur la fréquence radiotéléphonique de détresse et au moins sur une autre fréquence disponible pour les stations radiotéléphoniques maritimes dans la bande des moyennes fréquences, d'après le Règlement des Radiocommunications. En exploitation normale, le taux de modulation doit être au moins de 70 pour cent à l'intensité de pointe.

c) L'émetteur doit avoir une portée normale minimum de 150 milles, c'est-à-dire pouvoir émettre à cette distance des signaux clairement perceptibles de navire à navire, de jour et dans des conditions et des circonstances normales. (Des signaux clairement perceptibles seront normalement reçus si la valeur efficace de l'intensité de champ produite au récepteur par l'onde porteuse non modulée est au moins de 25 microvolts par mètre.)*

d) Le récepteur doit avoir une sensibilité suffisante pour recevoir en haut-parleur un signal d'entrée d'une intensité aussi basse que 50 microvolts.

e) Pendant que le navire est à la mer, une source d'énergie suffisante pour faire fonctionner l'installation sur les portées normales prescrites par le paragraphe c) de la présente Règle doit être disponible à tout instant. Les batteries, s'il en existe, doivent avoir une capacité suffisante pour faire fonctionner l'émetteur et le récepteur pendant au moins six heures consécutives dans des conditions normales d'exploitation. Dans les installations nouvelles, on doit prévoir une source d'énergie de secours dans la partie supérieure du navire, à moins que la source principale d'énergie n'y soit déjà située.

f) Pendant que le navire est à la mer, les batteries, s'il en existe, doivent être maintenues suffisamment chargées pour répondre aux exigences du paragraphe e) de la présente Règle.

(*) A défaut de mesures d'intensité de champ, on peut admettre que cette portée sera obtenue avec une puissance de 15 watts dans l'aérien (onde porteuse non modulée) avec un rendement de l'aérien de 27 pour cent.

e) De zender moet minstens 10 watt anode-input in de laatste trap hebben en bij voorkeur worden gevoed door middel van een handgenerator. Indien batterijvoeding wordt toegepast moet deze voldoen aan door de Administratie te stellen voorwaarden, teneinde te waarborgen, dat de batterijen van een houdbaar type en van voldoende capaciteit zijn.

f) Een antenne moet aanwezig zijn om, hetzij zelfdragend, hetzij aan de masten van de reddingsboot, zo hoog mogelijk te worden opgehangen.

g) Buitengaats moet de radiotelegrafist wekelijks de batterij, indien deze zulks vereist, tenvolle laden en in ieder geval de zender beproeven daarbij gebruikmakend van den passende kunstantenne.

h) Voor het doel van dit Voorschrift wordt met de nooduitrusting bedoeld de uitrusting verstrekt aan een schip nadat dit Verdrag in werking is getreden.

Voorschrift 15.

Radiotelefoon-installaties.

a) De scheepsradiotelefoon-installatie moet in het bovendee van het schip worden opgesteld en, tenzij op de brug gelegen, door middel van een doelmatig communicatiemiddel daarmede verbonden zijn.

b) De installatie moet geschikt zijn voor het zenden en ontvangen op de voor radiotelefonie voorgeschreven noodfrequentie en minstens een andere frequentie als in het Radio-Reglement voor de maritieme radiotelefoniestations in de middenfrequentieband is aangewezen. In normale omstandigheden moet bij hoogste belasting de modulatie diepte minstens 70 % bedragen.

c) De zender moet een minimum werkingssfeer van 150 mijlen bezitten, d.w.z. in staat zijn duidelijk waarneembare seinen van schip tot schip bij dag en onder normale omstandigheden over genoemde afstand over te brengen. (Duidelijk waarneembare seinen zullen onder normale omstandigheden worden ontvangen, indien de effectieve veldsterkte bij het ontvangtoestel bij ongemoduleerde draaggolf minstens 25 microvolt per meter bedraagt.)*

d) De ontvanger moet voldoende gevoeligheid hebben om inkomende seinen van niet meer dan 50 microvolts door middel van een luidspreker te ontvangen.

e) Wanneer het schip zich buitengaats bevindt moet te allen tijde een voedingsbron van voldoende vermogen aanwezig zijn om de installatie over de normale werkingssfeer, vereist in paragraaf c) van dit Voorschrift, te doen werken. Indien batterijen aanwezig zijn moeten deze voldoende capaciteit bezitten om de zender en het ontvangtoestel onder normale omstandigheden gedurende tenminste zes uren onafgebroken te voeden. Bij nieuwe installaties moet een in het bovendee van het schip geplaatste noodvoedingsbron aanwezig zijn, tenzij de hoofdkrachtbron op zodanige wijze is opgesteld.

f) Buitengaats moeten de batterijen, indien aanwezig, in geladen toestand worden gehouden, teneinde te voldoen aan de eisen van paragraaf c) van dit Voorschrift.

(*) Bij gebrek aan veldsterkte metingen mag worden aangenomen dat deze werkingssfeer wordt verkregen bij een antennevermogen van 15 watt (ongemoduleerde draaggolf) bij een antennerendement van 27 %.

PARTIE D. — JOURNAL DE BORD RADIO

Règle 16.

Journal de bord radio

Le journal de bord radio (journal du service radiocommunications) exige par le Règlement des Radiocommunications devra être conservé dans la cabine de radiotélégraphie pendant le voyage. Il devra être tenu pour inspections à la disposition du personnel autorisé par l'Administration à procéder à de telles inspections. Chaque opérateur devra porter au journal de bord radio son nom, les heures où il commence et termine l'écoute ainsi que tous les événements survenant pendant son service intéressant la radio et qui semblent avoir de l'importance pour la sécurité de la vie humaine en mer. Outre les inscriptions exigées par le Règlement des Radiocommunications, les indications suivantes devront figurer au journal de bord radio :

Journal de bord radiotélégraphique

(i) une mention détaillée de l'entretien des batteries, y compris leur chargement, dans la forme prescrite par l'Administration;

(ii) un rapport journalier mentionnant que les prescriptions du paragraphe p) de la Règle 10 ont été observées;

(iii) le détail des essais de l'émetteur de secours et de la source d'énergie de secours effectués conformément au paragraphe t) de la Règle 10;

(iv) sur les navires équipés d'auto-alarme les détails de tous les essais faits conformément au paragraphe c) de la Règle 11;

(v) une mention détaillée de l'entretien des batteries, y compris leur chargement, s'il y a lieu, et des essais des émetteurs installés dans les embarcations de sauvetage à moteur, conformément au paragraphe h) de la Règle 13;

(vi) une mention détaillée de l'entretien des batteries, y compris leur chargement, s'il y a lieu, ainsi que des essais de l'émetteur portatif des embarcations de sauvetage selon le paragraphe g) de la Règle 14.

Journal de bord radiotéléphonique

(vii) sur les navires équipés d'une installation radiotéléphonique une mention détaillée de l'entretien des batteries, s'il en existe, y compris leur chargement, conformément au paragraphe f) de la Règle 15);

(viii) une mention détaillée de l'entretien des batteries, y compris leur chargement, s'il y a lieu, ainsi que des essais de l'émetteur portatif des embarcations de sauvetage selon le paragraphe g) de la Règle 14.

CHAPITRE V. — SECURITE DE LA NAVIGATION

Règle 1.

Application.

Nonobstant les dispositions de la Règle 3 du Chapitre I, le présent Chapitre s'applique, sauf dispositions expresses contraires qui y figureraient, à tous les navires, excepté les navires de guerre, pour tous les voyages.

Règle 2.

Messages de dangers.

a) Le capitaine de tout navire se trouvant en présence de glaces ou d'une épave dangereuses ou de tout autre

DEEL D. — RADIO-DAGBOEK

Voorschrift 16.

Radio-dagboek.

Het radiodagboek, vereist in het Radio-Reglement, moet gedurende de reis in de seinhut aanwezig zijn. Het moet voor inspectie door daartoe door de Administratie gemachtigde ambtenaren beschikbaar wezen. Iedere radiotelegrafist en radiotelefonist zal in het dagboek invullen zijn naam, het tijdstip dat hij op en van wacht komt en alle voorvallen van belang voor de Veiligheid van Mensenlevens op Zee, die zich in verband met de radiodienst gedurende zijn wacht voordoen. Naast de aantekeningen vereist in het Radio-Reglement moeten in het radiodagboek worden ingevuld :

Radiotelegraaf-dagboek.

(i) Bijzonderheden betreffende het onderhoud met inbegrip van het laden van de batterijen op de wijze als door de Administratie is voorgeschreven;

(ii) dagelijks een verklaring dat aan de eis van paragraaf p) van Voorschrift 10 is voldaan;

(iii) bijzonderheden over het beproeven van de noodzender en noodkrachtbron als voorgeschreven in paragraaf t) van Voorschrift 10;

(iv) op schepen, uitgerust met een auto-alarmtoestel, bijzonderheden nopens het beproeven, als voorgeschreven in paragraaf c) van Voorschrift 11;

(v) bijzonderheden betreffende het onderhoud, laden inbegrepen van de batterijen (indien van toepassing) en het beproeven van de zenders van de motorreddingsboten, als voorgeschreven in paragraaf h) van Voorschrift 13;

(vi) bijzonderheden omtrent het onderhoud met inbegrip van het laden van de batterijen (indien van toepassing) en het beproeven van de draagbare reddingsbootzenders als voorgeschreven in paragraaf g) van Voorschrift 14;

Radiotelefoon-dagboek.

(vii) op schepen uitgerust met een radiotelefoon-installatie bijzonderheden omtrent het onderhoud, het laden van de batterijen, indien aanwezig, ingevolge paragraaf f) van Voorschrift 15 inbegrepen;

(viii) bijzonderheden omtrent het onderhoud, met inbegrip van het laden van de batterijen (indien van toepassing), en het beproeven van de draagbare reddingsbootzenders (als voorgeschreven in paragraaf g) van Voorschrift 14.

HOOFDSTUK V. —
VEILIGHEID VAN DE NAVIGATIE

Voorschrift 1.

Toepasselijkheid.

Onverminderd de bepalingen van Voorschrift 3 van Hoofdstuk I, is dit Hoofdstuk, tenzij uitdrukkelijk daarin anders is bepaald, van toepassing op alle schepen, behalve oorlogsschepen, op alle reizen.

Voorschrift 2.

Gevaarberichten.

a) De kapitein van elk schip, dat gevaarlijk ijs, een gevaarlijk wrak of een ander onmiddellijk gevaar voor

danger immédiat pour la navigation, ou d'une tempête tropicale, est tenu d'en informer par tous les moyens dont il dispose les navires dans le voisinage, ainsi que les autorités compétentes au premier point de la côte avec lequel il peut communiquer. Aucune forme spéciale de transmission n'est imposée. L'information peut être transmise soit en langage clair (de préférence en anglais), soit au moyen du Code international de Signaux (Section Radio). Elle devrait être transmise à tous les navires dans le voisinage et envoyée au premier point de la côte où la communication peut se faire avec prière de transmettre à l'autorité compétente.

b) Chaque Administration prendra telles mesures qu'elle jugera nécessaires pour que toute information reçue concernant un danger prévu au paragraphe précédent soit promptement portée à la connaissance des intéressés et communiquée aux autres Administrations auxquelles elle peut être utile.

c) La transmission des messages concernant ces dangers est gratuite pour les navires intéressés.

d) Tous les messages transmis en vertu de la présente Règle seront précédés du signal de sécurité en utilisant la procédure prescrite par le Règlement des Radiocommunications.

Règle 3.

Information requise dans les Messages de dangers.

Il est désirable de fournir dans les messages de dangers les renseignements suivants, l'heure étant, dans tous les cas, l'heure moyenne de Greenwich :

a) Glaces, épaves et autres dangers immédiats pour la navigation :

- (i) la nature de la glace, de l'épave ou du danger observés;
- (ii) la position de la glace, de l'épave ou du danger lors de la dernière observation;
- (iii) la date et l'heure où l'observation a été faite.

b) Tempêtes tropicales (Ouragans aux Antilles, typhons dans les mers de Chine, cyclones dans l'Océan indien et tempêtes de même nature dans les autres régions) :

- (i) Message signalant qu'une tempête tropicale a été rencontrée. Cette obligation doit être comprise dans un esprit large et l'information devrait être transmise toutes les fois que le capitaine a lieu de croire qu'une tempête tropicale sévit dans son voisinage.
- (ii) Renseignements météorologiques. Tout capitaine de navire devrait ajouter à son message d'avertissement le plus de renseignements météorologiques qu'il lui sera possible parmi les suivants :
 - l'heure moyenne de Greenwich, la date et la position du navire au moment où l'observation a été faite;
 - la pression barométrique (en indiquant si elle est évaluée en millibars, en pouces anglais ou en millimètres et si la lecture a été corrigée ou non);

de la schepvaart of een tropische storm ontmoet, is verplicht met alle hem ter beschikking staande middelen de schepen in de nabijheid en ook de bevoegde autoriteiten van het eerste punt van de wal, waarmede hij in verbinding kan komen, te waarschuwen. De vorm, waarin de mededeling moet worden gegeven, is niet voorgeschreven. De mededeling mag hetzij in gewone taal (bij voorkeur in de Engelse taal) hetzij door middel van het Internationaal Seinboek (Afdeling Radio) worden verzonden. Zij moet geseind worden aan alle schepen in de nabijheid en gezonden worden aan het eerste punt aan de wal, waarmede in verbinding kan worden gekomen, met het verzoek het aan de bevoegde autoriteiten te willen doorgeven.

b) Iedere Administratie zal de stappen doen, die zij nodig acht, teneinde te verzekeren, dat, wanneer bericht omtrent een van de in paragraaf a) aangegeven gevaren is ontvangen, dit dadelijk ter kennis zal worden gebracht van belanghebbenden en zal worden medegedeeld aan de daarin belangstellende Administraties.

c) De overbrenging van berichten, betrekking hebbende op bedoelde gevaren, is kosteloos voor de betrokken schepen.

d) Alle mededelingen, die krachtens dit Voorschrift worden gedaan, moeten worden voorafgegaan door het Veiligheidsein, waarbij de in het Radio-Reglement voorgeschreven procedure moet worden gevolgd.

Voorschrift 3.

Inlichtingen op te nemen in Gevaarberichten.

De volgende inlichtingen zijn in gevaarberichten gewenst; de tijd in alle berichten is steeds Middelbare Tijd Greenwich :

a) Ijs, wrakken en andere onmiddellijke gevaren voor de schepvaart :

- (i) aard van het waargenomen ijs, wrak of gevaar;
- (ii) plaats waar het ijs, het wrak of het gevaar het laatst is waargenomen;
- (iii) datum en tijd, waarop de waarneming werd gedaan.

b) Tropische stormen (orkanen in West-Indië, typhonen in de Chinese Zee, cyclonen in de Indische wateren en stormen van overeenkomstige aard in andere streken) :

- (i) Een mededeling, dat een tropische storm ontmoet werd. Deze verplichting moet in brede zin worden opgevat en berichten moeten worden verzonden, zodra de kapitein goede redenen heeft om te veronderstellen, dat er een tropische storm in zijn nabijheid heerst.
- (ii) Meteorologische inlichtingen. Elke kapitein moet aan zijn waarschuwing de volgende meteorologische inlichtingen toevoegen voor zoveel hij dit mogelijk acht :
 - Middelbare Tijd Greenwich, datum en plaats van het schip tijdens de waarnemingen;
 - barometerstand (met vermelding van millibaren, inches of millimeters en onder opgave of deze verbeterd of onverbeterd is);

- la tendance barométrique (le changement survenu dans la pression barométrique pendant les trois dernières heures);
- la direction vraie du vent;
- la force du vent (échelle Beaufort);
- l'état de la mer. (calme, modérée, forte, démontée);
- la houle (modérée, moyenne, forte) et la direction vraie d'où elle vient. Une indication de la période ou de la longueur de la houle (courte, moyenne, longue) serait également précieuse;
- la route vraie et la vitesse du navire.

c) Observations ultérieures. Lorsqu'un capitaine a signalé une tempête tropicale ou toute autre tempête dangereuse, il est souhaitable mais non obligatoire de relever d'autres observations et de les transmettre toutes les heures si possible, mais en tout cas à des intervalles de trois heures au maximum, aussi longtemps que le navire reste sous l'influence de la tempête.

Exemples :

Glace.

TTT Glace. Grand iceberg aperçu à 4605 N., 4410 W., à 0800 GMT. 15 mai.

Epave.

TTT 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. 0030 GMT. 18 août. 2204 N., 11354 E. Baromètre corrigé 994 millibars, tendance à la baisse 6 millibars. Vent NW., force 9, forts grains. Forte houle de l'Est. Route 067, 5 nœuds.

TTT Tempête. Les apparences indiquent l'approche d'un ouragan. 1300 GMT. 14 septembre. 2200 N., 7236 W. Baromètre corrigé 29.64 pouces, tendance à la baisse 0.015 pouces. Vent NE., force 8, grains de pluie fréquents. Route 035, 9 nœuds.

TTT Tempête. Les conditions indiquent la formation d'un cyclone intense. 0200 GMT. 4 mai. 1520 N., 9203 E. Baromètre non corrigé 753 millimètres, tendance à la baisse 5 millimètres. Vent S. quart SW., force 5. Route 300, 8 nœuds.

TTT Tempête. Typhon dans le SE. 0300 GMT. 12 juin. 1812 N., 12605 E. Le baromètre baisse rapidement. Le vent augmente du Nord.

Règle 4.

Services météorologiques.

a) Les Gouvernements contractants s'engagent à encourager les navires à la mer à recueillir les renseignements d'ordre météorologique, à les faire examiner, propager et à se les communiquer de la manière la plus efficace dans le but de venir en aide à la navigation. Les Administrations doivent encourager l'emploi d'instruments présentant un haut degré d'exactitude et faciliter l'inspection de ces instruments, lorsqu'elle sera requise.

- verandering van de barometerstand (de verandering in de barometerstand gedurende de laatste drie uren);
- de ware windrichting;
- windkracht (schaal van Beaufort);
- toestand van de zee (kalm, matig, ruw, hoog);
- deining (laag, matig, hoog, hoog en de ware richting, waar zij vandaan komt. Periode of lengte van de deining (kort, matig lang, lang) is ook van belang;
- ware koers en snelheid van het schip.

c) Latere waarnemingen. Wanneer een kapitein een tropische storm of andere gevaarlijke storm heeft gerapporteerd, is het wenselijk, hoewel niet verplicht, dat, zolang het schip onder de invloed van de storm blijft, verdere waarnemingen worden gedaan en voor zoveel mogelijk elk uur, doch in elk geval met tussenruimten van niet meer dan drie uur, worden verzonden.

Voorbeelden :

Ijs.

TTT Ijs. Grote ijsberg gezien op 4605 N., 4410 W., te 0800 Middelbare Tijd Greenwich. 15 Mei.

Wrak.

TTT Wrak. Waargenomen een wrak, bijna onder water, op 4006 N., 1243 W., te 16.30 Middelbare Tijd Greenwich. 21 April.

Gevaar voor de scheepvaart.

TTT Scheepvaart. Lichtschip Alpha niet op station. 1800 Middelbare Tijd Greenwich. 3 Januari.

Tropische storm.

TTT Storm. 0030 Middelbare Tijd Greenwich, 18 Augustus. 22.04 N., 113.54 O. Barometer verbeterd 994 millibaren, verandering 6 millibaren dalende, Wind N.W., kracht 9, zware buien. Hoge oostelijke deining. Koers 067,5 zeemijlen.

TTT Storm. Voortekenen wijzen op naderende orkaan. 1300 Middelbare Tijd Greenwich. 14 September, 22 00 N., 72 36 W. Barometer verbeterd 29.64 inches; verandering 0.015 dalende. Wind NO., kracht 8, veelvuldige regenbui. Koers 035, 9 zeemijlen.

TTT Storm. Weersomstandigheden wijzen op vorming van een hevige cycloon. 0200 Middelbare Tijd Greenwich, 4 Mei 15 20 N. 92 03 O. Barometer niet verbeterd 753 millimeters, verandering 5 millimeters dalende. Wind Zuid ten Westen, kracht 5. Koers 300, 8 zeemijlen.

TTT Storm. Typhoon in het Zuidoosten. 0300 Middelbare Tijd Greenwich. 1812 N. 12605 O, snel dalende barometer. Wind aanwakkerend uit het Noorden.

Voorschrift 4.

Meteorologische Diensten.

a) De Verdragsluitende Regeringen 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, met het doel de scheepvaart te helpen, te doen verspreiden en te doen uitwisselen. Administraties moeten het gebruik van instrumenten met hoge graad van nauwkeurigheid aanmoedigen en moeten het op verzoek keuren van zulke instrumenten vergemakkelijken.

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

(i) Avertir les navires des coups de vents, tempêtes et tempêtes tropicales, tant par la transmission de messages radioélectriques que par l'usage de signaux appropriés sur des points de la côte;

(ii) Transmettre journellement par radio des bulletins sur l'état du temps à l'usage de la navigation, et donnant des renseignements sur les conditions actuelles du temps et des glaces, ainsi que des prévisions, et, si possible, des informations complémentaires suffisantes pour permettre l'établissement en mer de cartes météorologiques simples;

(iii) Rédiger et publier toutes publications pouvant être nécessaires à l'exécution efficace du travail météorologique en mer;

(iv) Prendre des mesures pour que certains navires spécialement désignés soient pourvus d'instruments contrôlés (tels que baromètre, barographe, psychromètre, et appareil permettant de mesurer la température de la mer) destinés à être employés à cette fin et prennent des observations météorologiques, à des heures synoptiques convenues (au moins quatre fois par jour lorsque les conditions le permettent); et encourager d'autres navires à prendre des observations sous une forme modifiée, en particulier lorsqu'ils se trouvent dans des régions où la navigation est peu intense, étant entendu que ces navires transmettront ces observations par radio dans l'intérêt des divers services météorologiques officiels et répèteront leurs informations dans l'intérêt des navires se trouvant dans le voisinage. Dans le voisinage d'une tempête tropicale ou d'une tempête tropicale présumée, les navires seront encouragés à prendre et à transmettre chaque fois qu'il est possible leurs observations à des intervalles plus fréquents, compte tenu cependant du fait que les officiers du navire peuvent être préoccupés par les tâches de la navigation dans des conditions de tempête;

(v) Assurer la réception et la transmission par les stations côtières de radio des messages météorologiques en provenance et à destination des navires. Les navires qui sont dans l'impossibilité de communiquer directement avec la côte seront encouragés à transmettre leurs messages météorologiques par l'intermédiaire des navires du service météorologique en haute mer ou d'autres navires qui sont en liaison avec la côte;

(vi) Encourager tous les capitaines de navires à prévenir les navires dans le voisinage, ainsi que les stations côtières, lorsqu'ils rencontrent une vitesse de vent égale ou supérieure à 50 nœuds (force 10 de l'échelle Beaufort);

(vii) S'efforcer d'obtenir une procédure uniforme en ce qui concerne les services météorologiques internationaux déjà spécifiés, et se conformer dans la mesure du possible aux recommandations de l'Organisation météorologique internationale, à qui les Gouvernements contractants pourront se référer pour étude et avis sur toute question d'ordre météorologique pouvant se présenter dans l'application de la présente Convention.

c) Les informations visées dans la présente Règle doivent être données dans la forme prévue pour leur émission et seront transmises dans l'ordre de priorité prescrit par le Règlement des Radiocommunications; pendant la

b) De Verdragsluitende Regeringen verbinden zich in het bijzonder samen te werken om, voor zoveel praktisch mogelijk, de volgende meteorologische regelingen toe te passen :

(i) Zowel door het uitzenden van radio-berichten, als door het doen tonen van passende seinen op punten van de kust, schepen te waarschuwen omtrent harde wind, stormen en tropische stormen;

(ii) Voor de scheepvaart bruikbare weerberichten, bevattende gegevens omtrent de gesteldheid van weer en ijs en de weersverwachting, dagelijks door de radio uit te zenden en, wanneer praktisch mogelijk, daaraan voldeelde aanvullende inlichtingen toe te voegen om op zee de samenstelling van eenvoudige weerkaarten mogelijk te maken;

(iii) Zodanige publicaties doen samenstellen en uitgeven als nodig zijn voor een deugdelijke leiding van het meteorologisch werk op zee;

(iv) Schikkingen te treffen, opdat bepaaldelijk uitgekozen schepen voorzien zullen zijn van geverifieerde instrumenten (zoals barometer, barograaf, psychrometer en een geschikt toestel voor het meten van de temperatuur van het zeewater) en meteorologische waarnemingen op standaard synoptische uren (tenminste vier maal daags, indien de omstandigheden dit mogelijk maken) zullen verrichten; andere schepen aan te moedigen om waarnemingen te doen op bescheiden schaal, in het bijzonder in streken waar de scheepvaart schaars is. De schepen moeten hun waarnemingen door middel van radio uitzenden ten behoeve van de verschillende officiële meteorologische diensten en de berichten herhalen ten behoeve van de in de nabijheid zijnde schepen. Schepen moeten worden aangemoedigd om, indien zij zich in de buurt van een tropische storm of van een verwachte tropische storm bevinden, zo mogelijk waarnemingen te doen en door te zenden met kortere tussenpozen, in het oog houdende, dat de scheepsofficieren gedurende een storm bezet kunnen zijn met werk ten behoeve van de navigatie;

(v) Regelen te treffen voor de ontvangst en doorzending door kustradio-stations van weerberichten van en aan schepen. Schepen, die niet in staat zijn rechtstreeks verbinding met de wal te krijgen, moeten worden aangemoedigd hun weerberichten door de weerscheepen of door andere schepen, die verbinding met de wal hebben, te doen doorgeven;

(vi) Alle kapiteins aan te moedigen om schepen in de nabijheid van walstations te berichten, wanneer zij een windsnelheid van 50 zeemijlen of meer (kracht 10 van de schaal van Beaufort) ondervinden;

(vii) Pogingen aan te wenden, teneinde een eenvormige gedragslijn te verkrijgen voor wat bovengenoemde internationale meteorologische diensten betreft, en voor zoveel praktisch mogelijk is, in overeenstemming te handelen met de aanbevelingen van de Internationale Meteorologische Organisatie, tot welke de Verdragsluitende Regeringen zich kunnen wenden voor de bestudering en het verkrijgen van adviezen met betrekking tot elke meteorologische vraag, die bij de tenuitvoerlegging van dit Verdrag naar voren komt.

c) De in dit Voorschrift bedoelde inlichtingen moeten worden gegeven in een vorm van overbrenging en worden overgeleid met de voorrang, vastgesteld in het Radioreglement; tijdens de uitzendingen « aan alle stations »

durée des transmissions « à toutes les stations » de renseignements météorologiques, avertissements et prévisions, toutes les stations de bord doivent se conformer aux dispositions du Règlement des Radiocommunications.

d) Les prévisions, avertissements, rapports synoptiques et autres rapports météorologiques à l'usage des navires doivent être transmis et propagés par le service national dans la position la plus favorable pour desservir les différentes zones et régions suivant des accords mutuels entre les pays contractants intéressés.

Règle 5.

Service de recherche des Glaces.

a) Les Gouvernements contractants s'engagent à maintenir un service de recherche des glaces et un service d'étude et d'observation du régime des glaces dans l'Atlantique Nord. Pendant toute la saison des glaces, les limites sud-est, sud et sud-ouest des régions des icebergs dans le voisinage des grands bancs de l'Île-Neuve seront surveillées dans le but de fournir aux navires qui passent des informations sur l'étendue de la région dangereuse; pour étudier le régime des glaces en général; et pour prêter assistance aux navires et équipages qui ont besoin d'aide dans la zone d'action des navires patrouilleurs. Pendant le reste de l'année, l'étude et l'observation des glaces doivent être poursuivies suivant les nécessités.

b) Les navires et avions affectés au service de recherche des glaces et à l'étude et observation des glaces peuvent se voir assigner d'autres fonctions par le Gouvernement chargé de l'exécution de ce service, à condition que ces autres fonctions ne gênent pas leur objet principal et n'augmentent pas les frais de service.

Règle 6.

Recherche des Glaces, Gestion et Frais.

a) Le Gouvernement des Etats-Unis d'Amérique accepte de continuer à assumer la gestion du service de recherche des glaces, et de poursuivre l'étude et l'observation des glaces, ainsi que la diffusion des informations ainsi obtenues. Les Gouvernements contractants qui sont spécialement intéressés à ces services s'engagent à contribuer aux dépenses d'entretien et de fonctionnement de ces services; la contribution de chacun des Gouvernements participants étant calculée, dans la mesure du possible, en fonction du tonnage brut total de leurs navires respectifs naviguant dans les régions des icebergs où patrouille le Service de Recherche des Glaces. Le Comité de la Sécurité Maritime est invité à faire des recherches sur ces tonnages, afin de pouvoir donner aux Gouvernements participants des renseignements à ce sujet. Les Gouvernements contractants spécialement intéressés s'engagent à contribuer aux frais d'entretien et de fonctionnement de ce service dans la proportion de leurs quotes-parts respectives telles qu'elles ont été convenues aux termes de la Convention internationale de 1929 pour la Sauvegarde de la Vie Humaine en Mer, jusqu'à ce que ces quotes-parts soient modifiées conformément aux dispositions de la présente Règle.

b) Chacun des Gouvernements participants a le droit de modifier ou de cesser sa participation, et d'autres Gouvernements contractants peuvent s'engager à participer aux frais. Le Gouvernement participant qui usera de cette

van meteorologische berichten, weersverwachtingen en waarschuwingen, moeten alle scheepsstations handelen als in het Radio-reglement is voorgeschreven.

d) Weersverwachtingen, waarschuwingen, synoptische en andere meteorologische mededelingen bestemd voor schepen moeten worden opgesteld en verspreid door de nationale dienst, die het gunstigst is gelegen om de verschillende zones en gebieden te bedienen in overeenstemming met door de betrokken Verdragsluitende Regeringen gemaakte onderlinge afspraken.

Voorschrift 5.

Ijsopsporingsdienst.

a) De Verdragsluitende Regeringen verbinden zich een ijsopsporingsdienst en een dienst voor bestudering en waarnemen van ijstoestanden in de Noord-Atlantische Oceaan te bestudigen. Gedurende het gehele ijsseizoen moeten de zuidoostelijke, zuidelijke en zuidwestelijke grenzen van de gebieden waar ijsbergen voorkomen in de omgeving van de Grote Banken van New-Foundland worden bewaakt, met het doel passerende schepen inlichtingen te geven omtrent de uitgestrektheid van dit gevaarlijk gebied; de ijstoestanden in het algemeen te bestuderen en hulp te verlenen aan schepen en bemanningen, die hulp nodig hebben binnen de grenzen van het gebied van werkzaamheid van de patrouilleschepen. Gedurende het overige gedeelte van het jaar moet de bestudering en waarneming van de ijstoestanden worden voortgezet voor zoveel raadzaam voorkomt.

b) Schepen en vliegtuigen, die voor de ijsopsporingsdienst en de bestudering en waarneming van ijstoestanden gebruikt worden, mogen door de Uitvoerende Regering met andere werkzaamheden worden belast, mits deze andere werkzaamheden het hoofddoel van de dienst niet belemmeren of de kosten ervan niet verhogen.

Voorschrift 6.

Ijsopsporing, beheer en kosten.

a) De Regering van de Verenigde Staten van Amerika neemt aan de uitvoering van de ijsopsporingsdienst en de bestudering en waarneming van ijstoestanden, de verspreiding van de daaruit voortkomende inlichtingen inbegrepen, voort te zetten. De Verdragsluitende Regeringen, die in het bijzonder bij deze diensten belang hebben, verbinden zich bij te dragen in de uitgaven voortvloeiende uit het onderhouden en uitoefenen van deze diensten; elke bijdrage moet, zoveel als praktisch mogelijk is, gebaseerd zijn op de totale brutotonnage van de schepen van elke bijdragende Regering, welke door de gebieden, waar ijsbergen voorkomen en die door de Ijsopsporingsdienst worden bewaakt, varen. De maritieme Veiligheidscommissie wordt verzocht een studie te maken van deze bruto inhouden met het doel de bijdragende Regeringen van advies te dienen. De Verdragsluitende Regeringen, die in het bijzonder bij deze diensten belang hebben, verbinden zich bij te dragen in de uitgaven voortvloeiende uit het onderhouden en uitoefenen van deze diensten naar verhouding van de onderscheidenlijke percentages als overeengekomen in het Internationaal Verdrag ter Beveiliging van Mensenlevens op Zee, 1929, totdat de percentages, krachtens dit Voorschrift, veranderd zullen zijn.

b) Elke bijdragende Regering heeft het recht de bijdragen te wijzigen of te beëindigen en andere Verdragsluitende Regeringen mogen op zich nemen om in de uitgaven bij te dragen. De bijdragende Regering, die van

faculté restera tenu de sa contribution en cours jusqu'au 1^{er} septembre qui suivra la date de notification de son intention de modifier ou de cesser sa contribution. Pour user de ladite faculté, il devra notifier son intention au Gouvernement responsable six mois au moins avant ledit 1^{er} septembre.

c) Au cas où, à un moment quelconque, le Gouvernement des Etats-Unis désirerait cesser de gérer ces services, ou que l'un des Gouvernements participants exprimerait le désir de ne plus assumer la charge de sa contribution pécuniaire ou de la voir modifier, ou si un autre Gouvernement contractant désirerait s'engager à participer aux frais, les Gouvernements participants régleront la question au mieux de leurs intérêts réciproques.

d) Les Gouvernements participants ont le droit d'apporter aux dispositions de la présente Règle et de la Règle 5 d'un commun accord et en tout temps les changements qui seraient jugés désirables.

e) Dans les cas où la présente Règle prévoit la possibilité de prendre une mesure après accord entre les Gouvernements participants, toutes propositions présentées par un Gouvernement contractant quelconque à cet effet, doivent être transmises au Gouvernement chargé de l'exécution du service, qui se mettra en rapport avec les autres Gouvernements participants dans le but de s'assurer s'ils acceptent ces propositions, et les résultats de l'enquête ainsi faite seront communiqués aux autres Gouvernements participants ainsi qu'au Gouvernement contractant auteur des propositions. En particulier, le barème des participations respectives des Gouvernements contractants spécialement intéressés aux frais du Service, sera révisé par ces Gouvernements au cours de consultations tenues à des intervalles ne dépassant pas trois ans. Le Gouvernement chargé de l'exécution du service doit prendre l'initiative des mesures nécessaires à ces fins.

Règle 7.

Vitesse dans le voisinage des glaces.

Lorsque des glaces sont signalées sur la route ou près de la route à suivre, le capitaine de tout navire est tenu de marcher pendant la nuit à une allure modérée ou de changer de route, de manière à s'écarter nettement de la zone dangereuse.

Règle 8.

Routes de l'Atlantique Nord.

a) La pratique consistant à suivre des routes définies pour la traversée de l'Atlantique du Nord, dans l'un et l'autre sens, a contribué à la sauvegarde de la vie humaine en mer et devait être recommandée à tous les navires.

b) Le choix des routes et l'initiative des mesures à prendre à cet égard sont laissés à la responsabilité des compagnies de navigation intéressées. Les Gouvernements contractants prêteront leurs concours à ces compagnies lorsqu'ils en seront sollicités, en mettant à leur disposition tous les renseignements sur les routes qui peuvent être en possession des Gouvernements.

c) Les Gouvernements contractants s'engagent à imposer aux compagnies l'obligation de publier les routes régulières qu'elles se proposent de faire suivre à leurs navires ainsi que tous changements qui peuvent leur être apportés. Ils useront également de leur influence pour inviter les armateurs de tous les navires traversant l'Atlantique à suivre, dans la mesure où les circonstances le permettront, les routes reconnues, et d'inviter les arma-

dit recht gebruik maakt, zal evenwel aansprakelijk blijven voor de lopende bijdrage tot de eerste September volgende op de datum van de mededeling van het voornemen de bijdrage te veranderen of te beëindigen. Om dit recht daadwerkelijk te doen zijn, moet de mededeling aan de uitvoerende Regering ten minste zes maanden vóór bedoelde 1^o September zijn gedaan.

c) Indien te eniger tijd de Regering van de Verenigde Staten de diensten zou wensen te beëindigen, of indien een van de bijdragende Regeringen de wens te kennen zou geven de verantwoordelijkheid voor haar geldelijke bijdragen niet langer te willen dragen, dan wel de bijdragen te wijzigen, of, indien een andere Verdragsluitende Regering zou wensen bij te dragen in de uitgaven, moeten de bijdragende Regeringen de aangelegenheid regelen in onderling overleg.

d) De bijdragende Regeringen hebben het recht in onderlinge overeenstemming van tijd tot tijd die wijzigingen, die wenselijk voorkomen, in de bepalingen van dit Voorschrift en van Voorschrift 5 aan te brengen.

e) Ingeval dit Voorschrift bepaalt, dat een maatregel kan worden getroffen, na overeenstemming tussen de bijdragende Regeringen, moeten de voorstellen daartoe door een Verdragsluitende Regering aan de Uitvoerende Regering worden medegedeeld, welke laatste Regering zich tot de andere bijdragende Regeringen moet wenden met het doel zich te vergewissen of zij de voorstellen aanvaarden; de resultaten van het ingesteld onderzoek moeten worden medegedeeld aan de andere bijdragende Regeringen en aan de Verdragsluitende Regering, die de voorstellen heeft ingediend. In het bijzonder moet de verdeling van de bijdragen in de kosten van de diensten over de Verdragsluitende Regeringen, die bijzonder belang hebben bij die diensten, door die Regeringen in onderling overleg worden herzien met tussenpozen van niet meer dan drie jaren. De Uitvoerende Regering moet daartoe het initiatief nemen.

Voorschrift 7.

Vaart in de nabijheid van ijs.

De kapitein van een schip is verplicht, indien ijs is gemeld op of in de nabijheid van de koerslijn van zijn schip, des nachts een matige vaart te lopen, of zodanig van koers te veranderen, dat hij goed vrij van het gevaarlijke gebied blijft.

Voorschrift 8.

Noord-Atlantische routes.

a) De praktijk van het volgen van bepaalde routes over de Noord-Atlantische Oceaan in beide richtingen heeft bijgedragen tot de veiligheid der zee en moet aan alle schepen worden aanbevolen.

b) De keuze van de routes en het initiatief voor de daartoe te nemen maatregelen worden overgelaten aan de verantwoordelijkheid van de betrokken scheepvaartmaatschappijen. De Verdragsluitende Regeringen zullen aan deze maatschappijen op hun verzoek hulp verlenen door alle terzake in het bezit der Regeringen zijnde inlichtingen te hunner beschikking te stellen.

c) De Verdragsluitende Regeringen verbinden zich om aan de scheepvaartmaatschappijen de verplichting op te leggen, zowel de bepaalde routes, welke zij zich voorstellen door hare schepen te doen volgen, als elke wijziging in die routes bekend te maken. Zij zullen tevens hun invloed aanwenden om de reders van alle schepen, welke de Atlantische Oceaan oversteken, ertoe te brengen, voor zoveel de omstandigheden dit toelaten, de

teurs de tous navires traversant l'Atlantique à destination ou en provenance des ports des Etats-Unis ou du Canada, en passant au voisinage des grands bancs de Terre-Neuve, à éviter, autant qu'il est possible, pendant la saison de pêche les lieux de pêche de Terre-Neuve, au nord du 43^{me} degré de latitude Nord et à faire route en dehors des régions où des glaces dangereuses existent ou sont supposées exister.

d) Le Gouvernement chargé de l'exécution du Service de Recherche des Glaces est invité à signaler à l'Administration intéressée tout navire dont on constate la présence en dehors d'une route régulière reconnue ou annoncée, ou qui traverse les bancs de pêche susmentionnés pendant la saison de pêche, ou qui, faisant route à destination ou en provenance d'un port des Etats-Unis ou du Canada, traverse des régions où des glaces dangereuses existent ou sont supposées exister.

Règle 9.

Emploi injustifié des signaux de détresse.

L'emploi d'un signal international de détresse, sauf s'il s'agit de signaler qu'un navire ou un avion est en détresse, ainsi que l'emploi d'un signal pouvant être confondu avec un signal international de détresse sont interdits sur tous les navires et avions.

Règle 10.

Messages de détresse. Procédure.

a) Le Capitaine d'un navire en mer, qui reçoit, de quelque source que ce soit, un message indiquant qu'un navire ou un avion ou leurs embarcations rescapées se trouvent en détresse, est tenu de se porter à toute vitesse au secours des personnes en détresse en les informant, si possible, de ce fait. En cas d'impossibilité ou si, dans les circonstances spéciales où il se trouve, il n'estime ni raisonnable ni nécessaire de se porter à leur secours, il doit inscrire au livre de bord la raison pour laquelle il ne se porte pas au secours des personnes en détresse.

b) Le Capitaine d'un navire en détresse, après avoir consulté, autant que cela peut être possible, les capitaines des navires qui ont répondu à son appel de secours, a le droit de réquisitionner tel ou tels de ces navires ou il considère les plus capables de porter secours, et le Capitaine ou les Capitaines des navires réquisitionnés ont l'obligation de se soumettre à la réquisition en continuant à se rendre à toute vitesse au secours des personnes en détresse.

c) Le Capitaine d'un navire est libéré de l'obligation imposée par le paragraphe a) de la présente Règle, lorsqu'il apprend qu'un ou plusieurs navires autres que le sien ont été réquisitionnés et se rendent à la réquisition.

d) Le Capitaine d'un navire est libéré de l'obligation imposée par le paragraphe a) de la présente Règle et, si son navire a été réquisitionné, de l'obligation imposée par le paragraphe b) de la présente Règle, s'il est informé par les personnes en détresse ou par le Capitaine d'un autre navire qui est arrivé auprès de ces personnes, que le secours n'est plus nécessaire.

bepaalde routes te volgen, de reders van alle schepen, welke met bestemming voor of komende van havens in de Verenigde Staten of in Canada, de Atlantische Oceaan in de omgeving van de Grote Bank van New-Foundland oversteken ertoe te brengen zoveel als praktisch mogelijk is de visgronden van New-Foundland benoorden de 43^o Noorder-Breedtegraad gedurende het visseizoen te mijden en te koersen buiten gebieden, waarvan bekend is of ondersteld wordt, dat zij tengevolge van ijs gevaarlijk zijn.

d) De Regering, welke de opsporingsdienst uitoefent, wordt verzocht aan de betrokken Administratie elk schip te melden, dat zich niet op een geregelde, bepaalde of bekend gemaakte route bevindt, dat de bovenvermelde visgronden in het visseizoen doorvaart, of dat, komende van of bestemd voor de Verenigde Staten of Canada, vaart door gebieden, waarvan bekend is of wordt verondersteld, dat zij tengevolge van ijs gevaarlijk zijn.

Voorschrift 9.

Misbruik van noodseinen.

Het gebruik van een internationaal noodsein, behalve om aan te geven, dat een schip of een vliegtuig in nood is, en het gebruik van elk sein, dat met een internationaal noodsein kan worden verward, is op alle schepen en vliegtuigen verboden.

Voorschrift 10.

Noodberichten, Werkwijze.

a) De kapitein van een schip op zee is gehouden, wanneer hij een sein, uit welke bron ook ontvangt, dat een schip of een vliegtuig of reddingmiddelen daarvan afkomstig, in nood zijn, met de meeste spoed de in nood verkerende personen te hulp te komen, zo mogelijk onder mededeling daarvan aan deze personen. Indien hij daartoe niet in staat is, of gezien de bijzondere omstandigheden van het geval, het onredelijk of onnodig acht hen te hulp te snellen, moet hij in het scheepsdagboek de reden vermelden, waarom hij niet tot de hulpverlening aan de in nood verkerende personen is overgegaan.

b) De kapitein van een in nood verkerend schip heeft het recht, na zoveel als mogelijk is de kapiteins van de schepen, die zijn oproep om hulp hebben beantwoord, te hebben geraadpleegd, één of meer van deze schepen, die hij het meest geschikt acht om hulp te verlenen, daartoe op te vorderen en het is de plicht van de kapitein of van de kapiteins van het schip of van de schepen, welk(e) opgevorderd is (zijn), aan de opvordering te voldoen door met de grootste snelheid de hulpverlening van de in nood verkerende personen voort te zetten.

c) De kapitein van een schip is ontheven van de hem in paragraaf a) van dit Voorschrift opgelegde verplichting, wanneer hij kennis krijgt dat één of meer schepen, behalve het zijne, opgevorderd zijn en aan die opvordering gevolg geven.

d) De kapitein van een schip is ontheven van de hem in paragraaf a) van dit Voorschrift opgelegde verplichting en indien zijn schip opgevorderd is, van de hem in paragraaf b) van dit Voorschrift opgelegde verplichting, wanneer hem door de in nood verkerende personen of door de kapitein van een ander schip, dat zulke personen heeft bereikt, wordt medegedeeld dat hulpverlening niet langer nodig is.

e) Il n'est pas dérogé par les prescriptions de la présente Règle aux dispositions de la Convention Internationale pour l'unification de certaines règles en matière d'assistance et de sauvetage en mer, signée à Bruxelles le 23 septembre 1910, particulièrement en ce qui concerne l'obligation de porter secours, imposée par l'Article 11 de ladite Convention.

Règle 11.

Fanal à signaux.

Tous les navires d'une jauge brute de plus de 150 tonneaux effectuant des voyages internationaux, doivent avoir à bord un fanal à signaux de jour efficace.

Règle 12.

Radiogoniomètre.

a) Tout navire de 1.600 tonneaux de jauge brute et au-dessus, effectuant des voyages internationaux, doit être pourvu d'un radiogoniomètre répondant aux dispositions de la Règle 12, Chapitre IV, mais l'installation de cet appareil sur des navires de 1.600 à 5.000 tonneaux de jauge brute pourra être différée pendant une période de 2 ans à partir de la date d'entrée en vigueur de la présente Convention, si l'Administration estime que ce délai est nécessaire.

b) Toute Administration peut, dans les zones où elle juge qu'il ne serait ni raisonnable ni nécessaire d'imposer cet appareil, dispenser de ces prescriptions tous les navires de moins de 5.000 tonneaux de jauge brute, compte dûment tenu du fait que le radiogoniomètre constitue une aide précieuse, tant comme instrument de navigation que comme moyen de déterminer la position de navires, d'avions ou d'embarcations rescapées.

Règle 13.

Equipage.

Les Gouvernements contractants s'engagent, en ce qui concerne leurs navires nationaux, à conserver ou, si c'est nécessaire, à adopter toute mesure ayant pour objet de s'assurer qu'au point de vue de la sécurité en mer, tous les navires aient à bord un équipage suffisant en nombre et en qualité.

Règle 14.

Aides à la navigation.

Les Gouvernements contractants conviennent d'assurer l'installation et l'entretien d'aides à la navigation, y compris les radiophares et les appareils électroniques, le long de leurs côtes dans la mesure où, à leur avis, ces mesures se justifient par l'intensité de la navigation et par le degré de risque; ils conviennent également d'assurer que les renseignements relatifs à ces aides seront mis à la disposition de tous les intéressés.

Règle 15.

Recherche et sauvetage.

a) Tout Gouvernement contractant s'engage à assurer que toutes les dispositions nécessaires seront prises pour la veille sur côtes et pour le sauvetage des personnes en détresse en mer au large de ses côtes. Ces dispositions doivent comprendre l'établissement, l'utilisation et l'entretien de toutes installations de sécurité maritime jugées

e) De bepalingen van dit Voorschrift maken geen inbreuk op het op 23 September 1910 gesloten Internationaal Verdrag voor het vaststellen van eenvormige regelen betreffende hulp en berging op zee, in het bijzonder wat betreft de verplichting tot hulpverlening, opgenomen in artikel 11 van genoemd verdrag.

Voorschrift 11.

Seinlampen.

Elk schip met een brutoinhoud van meer dan 150 register ton, moet op internationale reizen een deugdelijke dagseinlamp aan boord hebben.

Voorschrift 12.

Richtingzoeker.

a) Elk schip met een brutoinhoud van 1.600 register ton en groter, moet op internationale reizen voorzien zijn van een richtingzoeker, welke voldoet aan de eisen vervat in Voorschrift 12 van Hoofdstuk IV, met dien verstande, dat deze verplichting voor schepen tussen 1.600 en 5.000 ton, gedurende een tijdvak van twee jaren na de datum, waarop dit Verdrag in werking treedt, kan worden opgeschort, indien dit, volgens de mening van de Administratie nodig is.

b) Een Administratie mag in gebieden, waar zij het medevoeren van een dergelijk instrument onredelijk of onnodig acht, elk schip met een brutoinhoud van minder dan 5.000 ton van deze verplichting vrijstellen, er mede rekening houdend, dat een richtingzoeker behalve een navigatie-instrument ook een hulp is voor bepaling van de plaats van schepen, vliegtuigen en reddingmiddelen.

Voorschrift 13.

Bemannig.

De Verdragsluitende Regeringen verbinden zich, ieder voor haar nationale schepen, maatregelen te handhaven en zonodig te nemen, om te verzekeren dat, uit een oogpunt van veiligheid van mensenlevens op zee, alle schepen voldoende bemand zijn met voor hun taak berekend personeel.

Voorschrift 14.

Hulpmiddelen bij de Navigatie.

De Verdragsluitende Regeringen verbinden zich zorg te dragen voor de plaatsing en het onderhouden van die hulpmiddelen voor de navigatie, radiobakens en elektronische hulpmiddelen inbegrepen, die volgens haar oordeel door de omvang van het verkeer en de aard van de gevaren nodig zijn, zomede van het voor alle belanghebbende ter beschikking stellen van alle inlichtingen met betrekking tot deze hulpmiddelen.

Voorschrift 15.

Opsporing en redding.

a) Elke Verdragsluitende Regering verbindt zich zorg te dragen dat alle noodzakelijke maatregelen worden getroffen voor bewaking van de kust en de redding van op zee rond haar kusten in nood verkerende personen. Deze maatregelen moeten de oprichting, de werking en het onderhoud van die maritieme veiligheidsmiddelen

pratiquement réalisables et nécessaires, eu égard à l'intensité du trafic en mer et aux dangers de la navigation, et doivent, autant que possible, fournir des moyens adéquats pour repérer et sauver les personnes en détresse.

b) Chaque Gouvernement contractant s'engage à fournir les renseignements concernant les moyens de sauvetage dont il dispose, et, le cas échéant, les projets de modification auxdits moyens.

Règle 16.

Signaux des stations de sauvetage.

Les signaux suivants devront être employés par les stations de sauvetage dans leurs communications avec les navires en détresse et par les navires en détresse dans leurs communications avec les stations de sauvetage.

a) *Réponses des stations côtières aux signaux de détresse émis par un navire :*

<i>Signal</i>	<i>Signification</i>
De jour — signal à fumée blanche.	« Nous vous voyons — secours vous sera porté aussitôt que possible. »
De nuit — fusée à étoiles blanches.	

b) *Signaux de débarquement destinés à guider les embarcations transportant l'équipage d'un navire naufragé :*

<i>Signal</i>	<i>Signification</i>
De jour — mouvement vertical d'un pavillon blanc ou des bras.	« Cet emplacement est le meilleur endroit où débarquer. »
De nuit — mouvement vertical d'un feu blanc ou d'une flamme blanche. Une ligne de repère (indication de direction) peut être établie en plaçant une lumière ou un feu blanc stable plus bas et en ligne droite avec l'observateur.	
De jour — mouvement horizontal d'un drapeau blanc ou des bras étendus horizontalement.	« Il est extrêmement dangereux de débarquer ici. »
De nuit — mouvement horizontal d'une lumière ou d'un feu blanc.	
De jour — mouvement horizontal d'un drapeau blanc, le drapeau étant ensuite piqué dans la terre, et un deuxième drapeau blanc dirigé vers la direction à indiquer.	« Il est extrêmement dangereux de débarquer ici. Un emplacement plus favorable au débarquement se trouve dans la direction indiquée. »
De nuit — mouvement horizontal d'une lumière ou d'un feu blanc, le feu ou la lumière étant ensuite posé à terre et un autre feu blanc ou lumière étant transporté dans la direction à suivre.	

inhouden, die praktisch bruikbaar en nodig zijn, rekening houdende met de omvang van het zeeverkeer en de gevaren voor de navigatie en zij moeten, voorzoveel mogelijk doeltreffende middelen voor opsporing en redding van bedoelde personen aan de hand doen.

b) Elke Verdragsluitende Regering verbindt zich inlichtingen betreffende de bestaande hulpmiddelen voor redding en de plannen voor de eventueel daarin te brengen wijzigingen beschikbaar te stellen.

Voorschrift 16.

Seinen bij reddingen.

De volgende seinen moeten worden gebruikt door reddingstations, wanneer zij schepen in nood en door schepen in nood, wanneer zij reddingstations berichten willen geven :

a) *Antwoorden van het Kuststation op noodseinen van een schip :*

<i>Sein</i>	<i>Betekenis</i>
Des daags — witte rook.	« Gij zijt gezien — hulp wordt zo spoedig mogelijk geboden. »
Des nachts — vuurpijl met witte sterren.	

b) *Seinen voor leiding van kleine boten, die de bemanning van een gestrand schip aan wal brengt :*

<i>Sein</i>	<i>Betekenis</i>
Des daags — op en neer bewegen van een witte vlag of van de armen.	« Dit is de beste plaats om te landen. »
Des nachts — op en neer bewegen van een wit licht of flambouw. Aanduiding van richting mag worden gegeven door een lager te plaatsen vast wit licht of flambouw en in de richting van de waarnemer.	
Des daags — horizontaal bewegen van een witte vlag of de armen horizontaal uitsteken.	« Landen hier is hoogst gevaarlijk. »
Des nachts — horizontaal bewegen van een wit licht of flambouw.	
Des daags — horizontaal bewegen van een witte vlag, gevolgd door het steken in de grond van de witte vlag en het wegdragen van een andere witte vlag in de aan te geven richting.	« Landen hier is hoogst gevaarlijk. Een gunstiger plaats om te landen wordt in de aangegeven richting gevonden. »
Des nachts — horizontaal bewegen van een wit licht of flambouw, gevolgd door het plaatsen van het witte licht of de flambouw op de grond en het wegdragen van een ander wit licht of flambouw in de aan te geven richting.	

c) *Signaux à employer en liaison avec l'utilisation d'engins de sauvetage ayant leur base sur la côte :*

<i>Signal</i>	<i>Signification</i>
	En général : « affirmatif ».
	D'une manière particulière : « L'amarre est tenue ».
De jour — mouvement vertical d'un drapeau blanc ou des bras.	« La poulie à fouet est amarrée. »
De nuit — mouvement vertical d'une lumière ou d'un feu blanc.	« Le câble est amarré. »
	« Il y a un homme dans la bouée culotte. »
	« Vire. »
	En général : « négatif ».
	D'une manière particulière : « Relâchez les amarres ».
De jour — mouvement horizontal d'un drapeau blanc ou des bras étendus horizontalement.	« Tiens bon virer. »
De nuit — mouvement horizontal d'une lumière ou d'un feu blanc.	

Règle 17.

Echelles de pilote.

Tous les navires effectuant des voyages au cours desquels il est probable qu'ils auront à embarquer des pilotes devront se conformer aux prescriptions suivantes en ce qui concerne les échelles de pilote :

- L'échelle doit être maintenue en bon état et dans la mesure du possible n'être employée que pour l'embarquement et le débarquement des pilotes et autres officiels lorsqu'un navire entre dans un port ou prend la mer.
- L'échelle sera de longueur et de solidité suffisantes.
- Les échelons seront de largeur suffisante.
- Deux tireveilles solidement assujetties seront, lorsque les circonstances le demandent, employées en même temps que les échelles.
- Des dispositions seront prises pour que le pilote puisse passer sans danger du haut de l'échelle sur le pont du navire.
- Des traverses placées à intervalles raisonnables seront installées, le cas échéant, pour empêcher l'échelle de tourner.
- De nuit, on devra tenir prêt et employer un fanal projetant de la lumière hors du bord.

CHAPITRE VI. — TRANSPORT DE GRAINS ET DE MARCHANDISES DANGEREUSES

Règle 1.

Application.

Sauf dispositions expresses contraires, ce Chapitre s'applique à tous les navires soumis à l'application des présentes Règles.

Règle 2.

Transport de Grain.

- Le terme « grain » comprend le blé, le maïs (« corn »), l'avoine, le seigle, l'orge, le riz, les légumes secs et les graines de semences.
- Lorsque du grain est chargé sur un navire, toutes précautions raisonnables et nécessaires doivent être prises pour empêcher le ripage de la cargaison.

c) *Seinen te bezigen in verband met het gebruik van een aan de kust opgesteld reddingmiddel :*

<i>Sein</i>	<i>Betekenis</i>
	In het algemeen : « beyestigend ».
	In bijzondere gevallen :
Des daags — op en neer bewegen van een witte vlag of van de armen.	« De lijn is opgevangen. »
Des nachts — op en neer bewegen van een wit licht of een flambouw.	« Het staartblok is vastgemaakt. »
	« De tros is vastgemaakt. »
	« Er is een persoon in de broeking. »
	« Haal door. »
	In het algemeen : « ont-kennend ».
	In bijzondere gevallen :
Des daags — horizontaal bewegen van een witte vlag of de armen horizontaal uitsteken.	« Opvieren. »
Des nachts — horizontaal bewegen van een wit licht of flambouw.	« Vast halen. »

Voorschrift 17.

Loodsladders.

Alle schepen moeten op reizen, waarop het te verwachten is, dat zij loodsen aan boord moeten nemen, voldoen aan de volgende eisen ten aanzien van loodsladders :

- De ladder moet in goede staat worden gehouden en zoveel als mogelijk is slechts voor aan boord komen en van boord gaan van de loodsen en andere ambtenaren bij binnenkomst van of vertrek uit een haven worden gebruikt.
- De ladder moet van voldoende lengte en sterkte zijn.
- De treden moeten voldoende breed zijn.
- Twee behoorlijk vastgemaakte handleiders moeten, wanneer de omstandigheden dit nodig maken, tezamen met de ladders worden gebruikt.
- Er moet gezorgd worden dat de loods veilig van het boven einde van de ladder het dek kan bereiken.
- Op passende afstanden moeten spreiders zijn aangebracht om zo nodig te voorkomen, dat de ladder in elkander draait.
- Des nachts moet een licht, dat over boord kan schijnen, aanwezig zijn en worden gebruikt.

HOOFDSTUK VI. — VERVOER VAN GRAAN EN VAN GEVAARLIJKE GOEDEREN

Voorschrift 1.

Toepasselijkheid.

Dit Hoofdstuk is, tenzij uitdrukkelijk anders is bepaald, van toepassing op schepen, welke onder deze Voorschriften vallen.

Voorschrift 2.

Vervoer van graan.

- Onder « graan » is begrepen, tarwe, maïs, haver, rogge, gerst, rijst, peulvruchten en zaden.
- Wanneer graan in een schip is geladen, moeten alle nodige en redelijke voorzorgen worden genomen, ten einde overgaan van het graan te voorkomen.

c) Tout compartiment entièrement rempli de grain en vrac doit être :

(i) alimenté par des « feeders » de construction adéquate qui ne contiendront pas moins de 2 ½ pour cent ni plus de 8 pour cent de la capacité du compartiment desservi, et

(ii) divisé par une cloison longitudinale ou des bardis qui doivent être solidement assujettis et rendus étanches au grain par des remplissages convenables placés entre les barrots. Dans les cales ces bardis doivent s'étendre, vers le bas, à partir du dessous du pont jusqu'à une distance d'au moins un tiers de la profondeur de la cale ou de 2 m. 440 (ou 8 pieds), la plus grande de ces deux distances devant être adoptée. Dans les compartiments d'entrepont, ils doivent s'étendre de pont à pont. Dans tous les cas ils doivent s'étendre jusqu'à la surface supérieure du « feeder » de la cale ou du compartiment dans lequel ils se trouvent.

d) Dans tout compartiment partiellement rempli de grain en vrac, le grain sera nivelé et couvert de grain en sacs ou autres marchandises appropriées jusqu'à une hauteur d'au moins 1 m. 220 (ou 4 pieds) au-dessus de la surface du grain en vrac; ce grain en sacs ou ces marchandises seront placées sur des planchers appropriés disposés sur toute l'étendue de la surface du grain en vrac. En outre ce compartiment doit être divisé par une cloison longitudinale ou des bardis placés parallèlement à la quille, qui iront du fond de la cale ou du pont, selon le cas, jusqu'à une hauteur suffisante pour empêcher le ripage du grain en vrac. L'installation d'une cloison longitudinale ou de bardis ne doit pas être exigée si le volume de grain en vrac ne dépasse pas le tiers de la capacité du compartiment ou, dans le cas d'un compartiment divisé par un tunnel, la moitié de la capacité de ce compartiment.

e) Il ne sera pas transporté de grain en vrac autre que de l'avoine, de l'orge léger ou des graines de coton, dans l'entrepont d'un navire à deux ponts ou dans l'entrepont supérieur des navires ayant plus de deux ponts, si ce n'est dans des « feeders » convenablement construits pour alimenter les compartiments inférieurs. Il peut être transporté du grain en vrac dans les locaux autres que ceux autorisés aux termes de la présente Règle, à condition :

(i) qu'il soit transporté dans une ou plusieurs sections spécialement construites à cet effet et munies de « feeders » conformément aux prescriptions du paragraphe c) (i);

(ii) que la cale ou le compartiment situés sous le ou les sections soient convenablement condamnés en laissant dégagé le « feeder » desservant cette cale ou ce compartiment;

(iii) que la quantité de grain ainsi transportée ne dépasse pas la capacité fixée par l'Administration.

f) Chaque Administration, si elle estime que le caractère abrité du voyage et les conditions de ce voyage sont tels que l'application de l'une quelconque des dispositions des paragraphes c) et d) de la présente Règle n'est ni raisonnable ni nécessaire, peut dispenser de ces dispositions particulières certains navires ou certaines classes de navires.

Règle 3.

Transport de Marchandises dangereuses.

a) Le terme « marchandises dangereuses » comprend :

- (i) les explosifs;
- (ii) les gaz comprimés, liquéfiés et dissous;
- (iii) les substances corrosives;

c) Elke ruimte, welke geheel met graan in bulk is gevuld, moet :

(i) voorzien zijn van deugdelijk geconstrueerde feeders, die geen kleinere inhoud moeten hebben dan 2 ½ % en geen grotere dan 8 % van de inhoud van de ruimte, waarop zij staan, en

(ii) door een langsscheeps schot of door graanschotten, die deugdelijk vastgezet zijn en graandicht met deugdelijke schotten tussen de dekbalken. In ruimen moeten deze graanschotten van de onderkant van het dek benedenwaarts doorlopen tot een afstand van tenminste 1/3 van de holte van het ruim of 2,44 m. (of 8 voet), welke van beide afstanden de grootste is. In tussendekken moeten zij van dek tot dek doorlopen. In alle gevallen moeten zij doorlopen tot de bovenkant van de feeders op het ruim of op de afdeling, waarin zij gelegen zijn.

d) In elke afdeling, die gedeeltelijk met graan in bulk is gevuld, moet het graan gelijk gemaakt en afgedekt zijn met graan in zakken of andere geschikte lading, tot een hoogte van tenminste 1,22 m. (of 4 voet) boven de bovenkant van het graan in bulk en geplaatst op een passende vloer over de gehele oppervlakte van het graan in bulk. Daarnaast moet de afdeling verdeeld zijn door een langsscheeps schot of door langsscheepse graanschotten, welke van de onderkant van het ruim of van het dek moeten zijn opgetrokken tot een voldoende hoogte om overgaan van het graan in bulk te voorkomen. Het plaatsen van een langsscheeps schot of van graanschotten is niet nodig, indien het graan in bulk niet meer dan 1/3 van de capaciteit van de afdeling, of in geval van een ruim, verdeeld door een astunnel, de helft van de capaciteit van dat ruim, bedraagt.

e) Graan in bulk, anders dan haver, lichte gerst en katoenzaad, mag niet in het tussendek van een tweedekschip of in het bovenste tussendek van schepen met meer dekken worden vervoerd, behalve in deugdelijk geconstrueerde feeders, nodig om de lager gelegen afdelingen te vullen. Graan in bulk mag vervoerd worden in andere ruimten dan krachtens dit Voorschrift toegestaan, op voorwaarde dat :

(i) het wordt vervoerd in een of meer speciaal daarvoor geconstrueerde afdelingen, die voorzien zijn van feeders, overeenkomstig de bepalingen van paragraaf c) (i);

(ii) het ruim of gedeelte van het ruim beneden de onder (i) bedoelde afdeling of afdelingen deugdelijk is geschikt, vrij van de feeder op zulk een ruim of gedeelte van een ruim;

(iii) de hoeveelheid op deze wijze vervoerd graan mag de door de Administratie vastgestelde hoeveelheid niet overschrijden.

f) Iedere Administratie mag afzonderlijke schepen of klassen van schepen vrijstellen van de naleving van die bepalingen, vervat in de paragrafen c) en d) van dit Voorschrift, welker toepassing in verband met de beschutte aard en de omstandigheden van de reis onredelijk of onnodig wordt geacht.

Voorschrift 3.

Vervoer van gevaarlijke goederen.

a) De uitdrukking « gevaarlijke goederen » omvat :

- (i) ontplofbare stoffen;
- (ii) samengeperste, vloeibare en opgeloste gassen;
- (iii) bijtende stoffen;

- (iv) les poisons;
- (v) les substances dégageant des vapeurs inflammables;
- (vi) les substances qui deviennent dangereuses au contact de l'air ou de l'eau;
- (vii) les oxydants puissants;
- (viii) les substances susceptibles de combustion spontanée;
- (ix) toute autre substance que l'expérience a révélée, ou pourrait révéler, de nature si dangereuse que les dispositions de la présente Règle devraient s'y appliquer.

b) Le transport de marchandises dangereuses est interdit, à moins qu'il ne soit effectué conformément aux dispositions de la présente Règle.

c) Aucun explosif autre que ceux désignés ci-après ne peut être transporté à bord des navires à passagers :

- (i) cartouches et fusées de sûreté;
- (ii) petites quantités d'explosifs ne dépassant pas 9 kg. (20 livres anglaises), au total;
- (iii) 450 kg. (10 cwt.) au plus d'explosifs quelconques, dans des emballages approuvés, sur le pont d'un navire à passagers effectuant un voyage court.

d) Nonobstant les dispositions du paragraphe c), les explosifs peuvent être transportés sur des navires à passagers à bord desquels sont appliquées des mesures de sécurité spéciales approuvées.

e) Toutes précautions nécessaires contre l'incendie et les explosions seront prises à bord de tout navire transportant des liquides inflammables.

f) Substances susceptibles de combustion spontanée (y compris le fourrage et autres produits végétaux, particulièrement s'ils sont humides) ne doivent être transportées que si toutes précautions nécessaires ont été prises pour éviter qu'un incendie ne se déclare.

g) Toutes marchandises dangereuses amenées à un navire pour être transportées devront être accompagnées d'une déclaration écrite de l'expéditeur contenant une description exacte du chargement d'après la classification employée au paragraphe a) de la présente Règle.

h) Excepté en ce qui concerne les colis de produits chimiques divers en petites quantités, les chargements de marchandises dangereuses doivent porter une marque ou une étiquette distinctive indiquant la nature dangereuse de ces articles. Chacun des colis du chargement doit être ainsi marqué, sauf dans le cas d'un chargement important, pouvant être arrimé et identifié comme un seul lot.

i) Chaque navire transportant des marchandises dangereuses doit être porteur d'une liste spéciale, les énumérant, conformément au paragraphe a) de la présente Règle.

j) Chaque Gouvernement contractant devra faire paraître, ou provoquer la parution d'un règlement détaillé destiné à compléter les dispositions de la présente Règle. Ce règlement détaillé fixera l'emballage et la façon d'arrimer des marchandises dangereuses lorsqu'elles sont transportées avec d'autres produits, ainsi que les règles d'arrimage de différentes catégories de marchandises dangereuses.

k) Les dispositions de la présente Règle ne s'appliquent pas aux provisions de bord ni au matériel d'armement des navires.

- (iv) vergiften;
- (v) stoffen, die ontvlambare dampen afgeven;
- (vi) stoffen, die gevaarlijk worden, indien zij met water of lucht in aanraking komen;
- (vii) sterk oxyderende stoffen;
- (viii) stoffen, die in korte tijd tot zelfontbranding kunnen overgaan;
- (ix) elke andere stof, die volgens ondervinding blijkt of zal blijken van zulk een gevaarlijk karakter te zijn, dat de bepalingen van dit Voorschrift behoren te worden toegepast.

b) Het vervoer van gevaarlijke goederen is verboden, behalve indien dit, overeenkomstig de bepalingen van dit Voorschrift geschiedt.

c) Ontploffbare stoffen, behalve de hieronder vo'gende, mogen niet met passagiersschepen worden vervoerd :

- (i) veiligheidspatronen en veiligheidshoedjes;
- (ii) kleine hoeveelheden ontploffbare stoffen, niet meer dan 9 kg. (of 20 Engelse ponden);
- (iii) ontploffbare stoffen, niet meer dan 450 kg. (of 10 cwt.) in goedgekeurde verpakking aan dek van een passagiersschip op een korte reis.

d) In afwijking van de bepalingen van paragraaf c) mogen ontploffbare stoffen worden vervoerd op passagiersschepen, aan boord waarvan bijzondere goedgekeurde veiligheidsmaatregelen zijn getroffen.

e) Op schepen, die brandbare vloeistoffen vervoeren, moeten doeltreffende maatregelen tegen brand of ontploffing worden genomen.

f) Stoffen, die in korte tijd tot zelfontbranding kunnen komen (hieronder veevoeder en andere plantaardige stoffen, in het bijzonder indien zij vochtig zijn), moeten niet worden vervoerd, tenzij doeltreffende maatregelen zijn getroffen om het uitbreken van brand te voorkomen.

g) Gevaarlijke goederen, welke worden aangeboden om met een schip te worden vervoerd, moeten vergezeld gaan van een schriftelijke verklaring van de verscheper, inhoudende een nauwkeurige omschrijving van de verschepping, volgens de in paragraaf a) van dit Voorschrift gegeven classificatie.

h) Verscheppingen van gevaarlijke goederen moeten, behalve, indien het pakketten met gemengde chemicaliën in beperkte hoeveelheden betreft, gemerkt zijn met een onderscheidingsetiket of merkplaat, die hun gevaarlijk karakter aangeeft. Ieder stuk van de verschepping moet zo zijn gemerkt, behalve bij een grote verschepping, welke als een eenheid kan worden gestuwd en aangemerkt.

i) Ieder schip, dat gevaarlijke goederen vervoert, moet een bepaalde lijst aan boord hebben, waarop in overeenstemming met paragraaf a) van dit Voorschrift de aan boord aanwezige gevaarlijke goederen zijn vermeld.

j) Iedere Verdragsluitende Regering moet gedetailleerde bepalingen uitgeven of doen uitgeven ter aanvulling van dit Voorschrift. Deze gedetailleerde bepalingen moeten voorzien in de verpakking en stuwage van gevaarlijke goederen tezamen met andere goederen en in de stuwage van verschillende soorten van gevaarlijke goederen.

k) De bepalingen van dit Voorschrift zijn niet van toepassing op scheepsbenodigdheden en de scheepsuitrusting.

APPENDICE

Modèle de Certificat de Sécurité pour Navires
à Passagers.

CERTIFICAT DE SECURITE

(Cachet Officiel)

(Nationalité)

pour un
un court voyage international

Délivré en vertu des dispositions de la
Convention Internationale pour la Sauvegarde
de la Vie Humaine en Mer, 1948

Nom du Navire	Numéro ou Lettres distinctifs du Navire	Port d'Imma- trication	Tonnage Brut	(Eventuellement) Conditions des voyages faisant l'objet de la Règle 22 c) figurant au Chapitre III

Le Gouvernement
Je, soussigné

(Nom) certifie
(Nom) certifie

I. Que le navire susvisé a été dûment visité conformé-
ment aux dispositions de la Convention Internationale
précitée.

II. Qu'à la suite de cette visite, il a été constaté que le
navire satisfait aux prescriptions des Règles annexées à la
dite Convention en ce qui concerne :

1) la structure, les machines et les chaudières principa-
les et auxiliaires;

2) les dispositions et les détails relatifs au comparti-
mentage étanche;

3) les lignes de charge de compartimentage suivantes :

Lignes de charge de com- partimentage déterminées et marquées sur la muraille au milieu du navire (Règle 10 figurant au Chapitre II de la Convention)	Franc-bord	A utiliser quand les espa- ces affectés aux passagers comprennent les volumes suivants pouvant être occu- pés soit par des passagers, soit par des marchandises.
C. 1	—	—
C. 2	—	—
C. 3	—	—

III. Que les engins de sauvetage sont suffisants pour un
nombre total maximum de personnes,
à savoir :

..... embarcations de sauvetage (y compris
embarcations de sauvetage à moteur ou embar-
cations de sauvetage à propulsion mécanique)
susceptibles de recevoir personnes,
et embarcations de sauvetage à moteur
munies d'une installation radiotélégraphique et
d'un projecteur (compris dans le nombre total
des embarcations de sauvetage ci-dessus men-
tionnées) exigeant canotiers brevetés;

BIJLAGE

Model van het Veiligheidscertificaat.
voor passagiersschepen.

VEILIGHEIDSCERTIFICAAT

(Officieel Zegel)

(Land)

Voor een
ene korte internationale reis.

Uitgereikt volgens de bepalingen van het
Internationaal Verdrag
voor de veiligheid van mensenslevens op zee, 1948.

Naam van het schip	Intern. naamsein	Haven, waar het schip thuishoort	Bruto inhoud in register tonnen	Bijzonderheden omtrent reizen, toegestaan krachtens Voorschrift 22 c) van Hoofdst. III

De
Ik, ondergetekende,

(Naam) Regering verklaart
(Naam) verklaart

I. Dat bovenvermeld schip overeenkomstig de bepa-
lingen van het bovengenoemd Verdrag behoorlijk is
onderzocht.

II. Dat het onderzoek heeft aangetoond, dat het schip
voldoet aan de krachtens de Voorschriften aan genoemd
Verdrag toegevoegd opgelegde verplichtingen, voorzoveel
betreft :

1) de constructie, hoofd- en hulpketels en werktuigen;

2) de waterdichte indeling en de desbetreffende bij-
zonderheden;

3) de volgende indelingslastlijnen :

Vastgestelde indelingslast- lijnen, zoals zij op het scheepsboord midscheeps zijn gemerkt (Voorschrift 10 van Deel II)	Uit- watering	Toe te passen, wanneer de passagiersruimte de volgen- de, beurtelings voor passa- gier of goederen gebruikt wordende afdelingen omvat.
C. 1	—	—
C. 2	—	—
C. 3	—	—

III. Dat de reddingsmiddelen plaats bieden voor een
totaal aantal van personen en niet meer dan
deze, te weten :

..... reddingboten (inbegrepen motorred-
dingboten of met handkracht gedreven schroef-
reddingboten) plaats biedend voor
personen, en motorreddingboten voor-
zien van een radiotelegraafinrichting en een
zoeklicht (begrepen in het totaal hierboven
aangegeven aantal boten), waarvoor
gediplomeerde sloepsgasten nodig zijn;

.....radeaux de sauvetage susceptibles de recevoir
..... personnes;

.....engins flottants susceptibles de supporter
..... personnes;

.....bouées de sauvetage;

.....brassières de sauvetage.

IV. Que les embarcations de sauvetage sont pourvues du matériel prévu par les dispositions des Règles.

V. Que le navire est muni d'un appareil lance-amarre et d'une installation radiotélégraphique portative répondant aux prescriptions des Règles.

VI. Que le navire répond aux prescriptions des Règles en ce qui concerne les installations radiotélégraphiques, à savoir :

	Prescriptions de la Règle	Dispositions réalisées à bord
Heures d'écoute par opérateur	—	—
Nombre d'opérateurs	—	—
Y a-t-il un appareil auto-alarme?	—	—
Y a-t-il une installation principale?	—	—
Y a-t-il une installation de secours?	—	—
L'émetteur principal et l'émetteur de secours sont-ils électriquement séparés ou sont-ils conjugués?	—	—
Y a-t-il un radiogoniomètre?	—	—
Nombre de passagers pour lequel ce certificat a été délivré	—	—

VII. Qu'à la suite de la visite, il a été constaté que le navire satisfait aux prescriptions des dites Règles en ce qui concerne les dispositifs de détection et d'extinction de l'incendie, et qu'il est pourvu de feux et de marques de navigation, ainsi que des moyens d'émettre des signaux sonores et des signaux de détresse, conformément aux dispositions des Règles et à celles des Règles Internationales pour prévenir les abordages en mer .

VIII. Que le navire répond à toutes les autres prescriptions des Règles dans la mesure où elles lui sont applicables.

Ce certificat est délivré sous l'autorité du Gouvernement
Il est valable jusqu'au

Délivré à, le 19

(Placer ici le cachet ou la signature de l'autorité chargée de la délivrance de ce certificat.)

(Cachet)

Si ce document est signé, le paragraphe suivant est ajouté :

Le soussigné déclare qu'il est dûment autorisé par le dit Gouvernement à délivrer le présent certificat.

(Signature)

.....reddingvloten, plaats biedend voor
..... personen;

.....drijvende toestellen geschikt om per-
..... sonen op te houden;

.....reddingboeien;

.....zwemvesten.

IV. Dat de reddingboten waren uitgerust in overeenstemming met de bepalingen van de Voorschriften.

V. Dat het schip was voorzien van een lijnwerptoestel en draagbaar radiotelegraaf-toestel, overeenkomstig de bepalingen van de Voorschriften.

VI. Dat het schip voldeed aan de eisen in de Voorschriften, met betrekking tot de radiotelegraafinrichtingen, te weten :

	Noodzakelijk krachtens Voorschrift	Feitelijke toestand
Luisteruren voor de radiotelegrafist	—	—
Aantal radiotelegrafisten	—	—
Is een auto-alarmtoestel aanwezig?	—	—
Is een hoofd-inrichting aanwezig?	—	—
Is een nood-installatie aanwezig?	—	—
Zijn de hoofd- en de noodzenders electrisch gescheiden of gecombineerd?	—	—
Is een radiorichtingzoeker aanwezig?	—	—
Aantal passagiers voor welke het certificaat geldig is	—	—

VII. Dat het schip voldeed aan de eisen in de Voorschriften, met betrekking tot brandmeldingsapparaten en brandblusmiddelen en was uitgerust met navigatie-lichten en figuren en met de middelen voor het maken van geluiden en noodseinen, in overeenstemming met de bepalingen in de Voorschriften en in de Internationale Bepalingen ter voorkoming van aanvaring op zee gesteld.

VIII. Dat het schip in elk ander opzicht voldeed aan de eisen in de Voorschriften gesteld voorzoveel deze eisen op het schip van toepassing zijn.

Dit certificaat is uitgereikt namens de
Regering. Het blijft geldig tot

Uitgereikt te de 19

(Hier volgt het zegel of de ondertekening van de autoriteit, die belast is met de uitreiking van het certificaat.)

(Zegel)

Indien het certificaat wordt getekend, moet het volgende worden toegevoegd :

De ondergetekende verklaart, dat hij door genoemde Regering behoorlijk is gemachtigd dit certificaat uit te reiken.

(Handtekening)

Modèle de Certificat pour Navires de Charge.

CERTIFICAT DE SECURITE
POUR LE MATERIEL D'ARMEMENT

(Cachet Officiel)

(Nationalité)

Délivré en vertu des dispositions de la
**Convention Internationale pour la Sauvegarde
de la Vie Humaine en Mer, 1948**

Nom du Navire	Numéro ou Lettres Distinctifs du Navire	Port d'Imma- trication	Tonnage Brut

Le Gouvernement

Je, soussigné

(Nom) certifie

(Nom) certifie

I. Que le navire susvisé a été dûment visité conformé-
ment aux dispositions de la Convention précitée.

II. Qu'à la suite de cette visite, il a été constaté que les
engins de sauvetage sont suffisants pour un nombre total
maximum de personnes, à savoir :

..... embarcations de sauvetage à bâbord suscep-
tibles de recevoir personnes;
..... embarcations de sauvetage à tribord suscep-
tibles de recevoir personnes;
..... embarcations de sauvetage à moteur ou à pro-
pulsion mécanique (compris dans le nombre
total des embarcations ci-dessus mentionnées);

..... bouées de sauvetage;
..... brassières de sauvetage.

III. Que les embarcations de sauvetage sont pourvues
du matériel prévu par les dispositions des Règles annexées
à la Convention.

IV. Que le navire est pourvu d'un appareil lance-amarre
et d'un équipement radiotélégraphique portatif d'embar-
cation de sauvetage répondant aux prescriptions des
Règles.

V. Qu'à la suite de la visite, il a été constaté que le
navire satisfait aux prescriptions des Règles en ce qui con-
cerne les dispositifs d'extinction de l'incendie, et qu'il est
pourvu de feux et de marques de navigation, ainsi que des
moyens d'émettre des signaux sonores et des signaux de
détresse, conformément aux dispositions des Règles et à
celles des Règles Internationales pour prévenir les abor-
dages en mer.

VI. Que le navire répond à toutes les autres prescrip-
tions des Règles, dans la mesure où elles lui sont appli-
cables.

Ce certificat est délivré sous l'autorité du Gouverne-
ment Il est valable jusqu'au

Délivré à le 19 ..

(Placer ici le cachet ou la signature de l'autorité char-
gée de la délivrance de ce certificat.)

(Cachet)

Si le document est signé, le paragraphe suivant est
ajouté :

Le soussigné déclare qu'il est dûment autorisé par le dit
Gouvernement à délivrer le présent certificat.

(Signature)

Model van een Certificaat voor vrachtschepen.

UITRUSTINGSCERTIFICAAT

(Officieel Zegel)

(Land)

Uitgereikt volgens de bepalingen van het
**Internationaal Verdrag
ter beveiliging van mensenvens op zee, 1948.**

Naam van het schip	Inter- nationaal naamsein	Haven, waar het schip thuishoort	Bruto inhoud in register tonnen

De

(Naam) Regering verklaart

Ik, ondergetekende,

(Naam) verklaart

I. Dat het bovenvermeld schip, overeenkomstig de
bepalingen van bovengenoemd Verdrag, behoorlijk is
onderzocht.

II. Dat het onderzoek heeft aangetoond, dat de red-
dingmiddelen plaats bieden voor een totaal aantal van
..... personen en niet meer dan deze, te weten :

..... reddingboten aan bakboordzijde, plaats bie-
dend voor personen;
..... reddingboten aan stuurboordzijde, plaats bie-
dend voor personen;
..... motorreddingboten en/of met handkracht ge-
dreven, schroefreddingboten (begrepen in het
totaal hierboven aangegeven aantal redding-
boten);
..... reddingboeien;
..... zwemvesten.

III. Dat de reddingboten uitgerust waren in overeen-
stemming met de bepalingen van de Voorschriften, toe-
gevoegd aan het Verdrag.

IV. Dat het schip voorzien was van een lijnwerptoestel
en een draagbaar radiotoestel voor reddingboten in over-
eenstemming met de bepalingen in de Voorschriften.

V. Dat het onderzoek heeft aangetoond, dat het schip
voldeed aan de eisen met betrekking tot de brandblus-
middelen en was uitgerust met navigatielichten en figuren
en met de middelen om geluidseinen en noodseinen te
geven, in overeenstemming met de bepalingen in de Voor-
schriften en in de Internationale Bepalingen ter voorkom-
ing van aanvaring op zee gesteld.

VI. Dat het schip in elk ander opzicht voldeed aan de
eisen in de Voorschriften gesteld, voorzoveel deze eisen
op het schip van toepassing zijn.

Dit certificaat is uitgereikt namens de
Regering. Het blijft geldig tot

Uitgereikt te de 19 ..

(Hier volgt het zegel of de ondertekening van de auto-
riteit, die belast is met de uitreiking van het certificaat.)

(Zegel)

Indien het certificaat wordt getekend, moet het vol-
gende worden toegevoegd :

De ondergetekende verklaart, dat hij door genoemde
Regering behoorlijk is gemachtigd dit certificaat uit te
reiken.

(Handtekening)

Modèle de Certificat de Sécurité Radiotéléphonique.
CERTIFICAT DE SECURITE RADIOTELEPHONIQUE
 (Cachet Officiel) (Nationalité)

Délivré en vertu des dispositions de la
**Convention Internationale pour la Sauvegarde
 de la Vie Humaine en Mer, 1948**

Nom du Navire	Numéro ou Lettres Distinctifs du Navire	Port d'Imma- trication	Tonnage Brut

Le Gouvernement (Nom) certifie
 Je, soussigné (Nom) certifie

Que le navire susvisé satisfait aux dispositions des
 Règles annexées à la Convention Internationale précitée
 en ce qui concerne la Radiotéléphonie :

	Prescriptions des Règles	Dispositions réalisées à Bord
Heures d'écoute par opérateur . . .		
Nombre d'opérateurs . . .		

Ce certificat est délivré au nom du Gouvernement
 Il est valable jusqu'au

Délivré à , le 19 .

(Placer ici le cachet ou la signature de l'autorité char-
 gée de la délivrance de ce certificat.)

(Cachet)
 Si le document est signé, le paragraphe suivant est
 ajouté :

Le soussigné déclare qu'il est dûment autorisé par le dit
 Gouvernement à délivrer ce certificat.

(Signature)

Modèle de Certificat de Sécurité Radiotélégraphique.
**CERTIFICAT DE SECURITE
 RADIOTELEGRAPHIQUE**
 (Cachet Officiel) (Nationalité)

Délivré en vertu des dispositions de la
**Convention Internationale pour la Sauvegarde
 de la Vie Humaine en Mer, 1948**

Nom du Navire	Numéro ou Lettres Distinctifs du Navire	Port d'Imma- trication	Tonnage Brut

Le Gouvernement (Nom) certifie
 Je, soussigné (Nom) certifie

Que le navire susvisé satisfait aux dispositions des
 Règles annexées à la Convention précitée en ce qui con-
 cerne la Radiotélégraphie :

Model van een radiotelefonie-veiligheidscertificaat.
RADIOTELEFONIE-VEILIGHEIDSCERTIFICAAT
 (Officieel Zegel) (Land)

Uitgereikt volgens de bepalingen van het
**Internationaal Verdrag
 ter beveiliging van mensenlevens op zee, 1948.**

Naam van het schip	Inter- nationaal naamsein	Haven, waar het schip thuishoort	Bruto inhoud in register tonnen

De (Naam) Regering verklaart
 Ik, ondergetekende, (Naam) verklaar

Dat bovengemeld schip, voorzoveel de Radiotelefonie
 betreft, voldoet aan de eisen, gesteld in de Voorschriften,
 aan bovengenoemd Verdrag toegevoegd :

	Noodzakelijk krachtens Voorschrift	Feitelijke toestand
Luisteruren voor de radiotelefonist . . .		
Aantal radiotelefonisten . . .		

Dit certificaat is uitgereikt namens de
 Regering. Het blijft geldig tot

Uitgereikt te de 19 .

(Hier volgt het zegel of de ondertekening van de auto-
 riteit, die belast is met de uitreiking van het certificaat.)
 (Zegel)

Indien het certificaat wordt getekend, moet het vol-
 gende worden toegevoegd :

De ondergetekende verklaart, dat hij door genoemde
 Regering behoorlijk is gemachtigd dit certificaat uit te
 reiken.

(Handtekening)

Model van een radiotelegrafie-veiligheidscertificaat.
RADIOTELEGRAFIE-VEILIGHEIDSCERTIFICAAT
 (Officieel Zegel) (Land)

Uitgereikt volgens de bepalingen van het
**Internationaal Verdrag
 ter beveiliging van mensenlevens op zee, 1948.**

Naam van het schip	Inter- nationaal naamsein	Haven, waar het schip thuishoort	Bruto inhoud in register tonnen

De (Naam) Regering verklaart
 Ik, ondergetekende, (Naam) verklaar

Dat bovenvermeld schip, voorzoveel de Radiotelegrafie
 betreft, voldoet aan de eisen, gesteld in de Voorschriften,
 aan bovengenoemd Verdrag toegevoegd.

	Prescriptions des Règles	Dispositions réalisées à Bord
Heures d'écoute par opérateur . . .		
Nombre d'opérateurs		
Y a-t-il un appareil auto-alarme? . .		
Y a-t-il une installation principale? . .		
Y a-t-il une installation de secours? . .		
L'émetteur principal et l'émetteur de secours sont-ils électriquement séparés ou sont-ils conjugués?		
Y a-t-il un radiogoniomètre?		

Ce certificat est délivré au nom du Gouvernement
Il est valable jusqu'au

Délivré à , le 19 .

(Placer ici le cachet ou la signature de l'autorité chargée de délivrer ce certificat.)

(Cachet)

Si le document est signé, le paragraphe suivant est ajouté :

Le soussigné déclare qu'il est dûment autorisé par le dit Gouvernement à délivrer ce certificat.

(Signature)

Modèle de Certificat d'Exemption.

CERTIFICAT D'EXEMPTION

(Cachet Officiel)

(Nationalité)

Délivré en vertu des dispositions de la
**Convention Internationale pour la Sauvegarde
de la Vie Humaine en Mer, 1948**

Nom du Navire	Numéro ou Lettres Distinctifs du Navire	Port d'Imma- trication	Tonnage Brut

Le Gouvernement

Je, soussigné

(Nom) certifie

(Nom) certifie

Que le navire susvisé est exempté, en vertu de la Règle
Chapitre des Règles annexées à la
Convention précitée, de l'application des prescriptions
de (*) de la
Convention pour les voyages de
à

* Indiquer ici les conditions,
s'il en existe, sous lesquelles
le certificat d'exemption 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)

* Indiquer ici les références aux Chapitres, Règles et paragraphes.

	Noodzakelijk krachtens Voorschrift	Feitelijke toestand
Luisteruren voor de radiotelegrafist . .		
Aantal radiotelegrafisten		
Is een auto-alarmtoestel aanwezig? . .		
Is een hoofdinstallatie aanwezig? . . .		
Is een nood-installatie aanwezig? . . .		
Zijn hoofd- en noodzenders electrisch gescheiden of gecombineerd?		
Is een richtingszoeker aanwezig? . . .		

Dit certificaat is uitgereikt namens de
Regering. Het blijft geldig tot

Uitgereikt te de 19 .

(Hier volgt het zegel of de ondertekening van de autoriteit, die belast is met de uitreiking van het certificaat.)
(Zegel)

Indien het certificaat wordt getekend, moet het volgende worden toegevoegd :

De ondergetekende verklaart, dat hij door genoemde Regering behoorlijk is gemachtigd dit certificaat uit te reiken.

(Handtekening)

Model van een Certificaat van Vrijstelling.

CERTIFICAAT VAN VRIJSTELLING

(Officieel Zegel)

(Land)

Uitgereikt krachtens de bepalingen van het
**Internationaal Verdrag
ter beveiliging van mensenlevens op zee, 1948.**

Naam van het schip	Inter- nationaal naamsein	Haven, waar het schip thuishoort	Bruto inhoud in register tonnen

De

(Naam) Regering verklaart

Ik, ondergetekende,

(Naam) verklaar

Dat bovenvermeld schip op grond van voorschrift
van van Deel van de Voorschriften aan het
bovengenoemd Verdrag toegevoegd is vrijgesteld van de
eisen vervat in (*) van het Verdrag voor de reizen
naar

* Hier invullen de voorwaarden,
indien deze zijn gesteld, waaron-
der de vrijstelling is verleend.

Dit certificaat is uitgereikt namens de
Regering. Het blijft geldig tot

Uitgereikt te de 19 .

Hier volgt het zegel of de ondertekening van de autoriteit, die belast is met de uitreiking van het certificaat.
(Zegel)

* Hier aanduiden de verwijzingen naar de Hoofdstukken, Regels en paragrafen.

Si le document est signé, le paragraphe suivant est ajouté :

Le soussigné déclare qu'il est dûment autorisé par le dit Gouvernement à délivrer ce certificat.

(Signature)

ANNEXE B

REGLES POUR PREVENIR LES ABORDAGES EN MER

PARTIE A. — PRELIMINAIRES ET DEFINITIONS

Règle 1.

a) Les présentes règles devront être suivies par tous les navires et hydravions, dans les hautes mers et dans toutes les eaux attenantes accessibles aux bâtiments de mer, sauf exceptions prévues à la Règle 30. Lorsque, en raison de leur construction spéciale, les hydravions ne peuvent pas se conformer intégralement aux dispositions des Règles relatives aux feux et aux marques, ils doivent observer ces dernières dispositions d'aussi près que les circonstances le permettent.

b) Les prescriptions des Règles concernant les feux doivent être observées par tous les temps, du coucher au lever du soleil. Pendant cet intervalle, on ne doit montrer aucun autre feu que ceux ne pouvant être confondus avec les feux prescrits, ou ne gênant pas leur visibilité ou leur caractère distinctif et n'empêchant pas d'assurer une veille extérieure satisfaisante.

c) Dans les Règles suivantes, sauf autres dispositions contraires résultant du contexte :

(i) le mot « navire » désigne tout engin ou tout appareil de quelque nature que ce soit, autre qu'un hydravion améri, utilisé ou susceptible d'être utilisé comme moyen de transport sur l'eau;

(ii) le mot « hydravion » désigne un bateau volant et tout autre appareil volant susceptible de manœuvrer sur l'eau;

(iii) l'expression « navire à propulsion mécanique » désigne tout navire mû par une machine;

(iv) tout navire à propulsion mécanique marchant à la voile et non au moyen d'une machine, doit être considéré comme un navire à voile et tout navire qui marche au moyen d'une machine, qu'il porte ou non des voiles, doit être considéré comme un navire à propulsion mécanique;

(v) un navire ou un hydravion améri « fait route » lorsqu'il n'est ni à l'ancre, ni amarré à terre, ni échoué;

(vi) l'expression « hauteur au-dessus du plat-bord » désigne la hauteur au-dessus du pont continu le plus élevé;

(vii) la longueur et la largeur d'un navire sont celles données par son certificat d'immatriculation;

(viii) la longueur et l'envergure d'un hydravion doivent être les longueur et envergure maxima données par un certificat de navigabilité aérienne. En l'absence d'un tel certificat, les dimensions seront celles prises directement :

(ix) le mot « visible », lorsqu'il s'applique aux feux, signifie visible par une nuit noire avec une atmosphère pure;

Indien het certificaat wordt getekend, moet het volgende worden toegevoegd :

De ondergetekende verklaart, dat hij door genoemde Regering behoorlijk is gemachtigd dit certificaat uit te reiken.

(Handtekening)

BIJLAGE B

BEPALINGEN TER VOORKOMING VAN AANVARINGEN OP ZEE

DEEL A. — INLEIDING EN OMSCHRIJVINGEN

Regel 1.

a) Deze Regelen moeten worden opgevolgd door alle vaartuigen en watervliegtuigen in volle zee en in alle wateren, die daarmede in verbinding staan en bevaarbaar zijn voor zeeschepen, voor zoveel niet uitgezonderd onder Regel 30. Wanneer, tengevolge van hun bijzondere bouw, watervliegtuigen niet ten volle aan de voorschriften, vervat in de Regelen, welke het voeren van lichten en figuren aangeven, kunnen voldoen, moeten deze voorschriften zoveel als de omstandigheden toelaten, worden nageleefd.

b) De Regelen betreffende de lichten moeten bij elke weersgesteldheid van zonsondergang tot zonsopkomst worden opgevolgd en gedurende die tijd mogen geen andere lichten worden gevoerd of getoond, welke voor de voorgeschrevene kunnen worden aangezien, welke de zichtbaarheid of kenbaarheid daarvan verminderen, of welke het houden van goede uitkijk belemmeren.

c) In de volgende Regelen, behalve waar het zinsverband anders vereist :

(i) wordt onder « vaartuig » begrepen elk drijvend voorwerp, anders dan een watervliegtuig op het water, gebruikt of in staat te worden gebruikt als een middel van vervoer te water;

(ii) wordt onder « watervliegtuig » begrepen een vliegtuig en elk ander vliegtuig, in staat om op het water te manœuvreren;

(iii) betekent de uitdrukking « werktuiglijk voortbewogen vaartuig » elk vaartuig, voortbewogen door machines;

(iv) moet elk werktuiglijk voortbewogen vaartuig, dat onder zeil is en zijn machines niet gebruikt, beschouwd worden als een zeilvaartuig en elk vaartuig, al dan niet onder zeil, dat zijn machines gebruikt, als een werktuiglijk voortbewogen vaartuig;

(v) is een vaartuig of vliegtuig varende, wanneer het niet ten anker ligt, noch is vastgemaakt aan de wal, noch aan de grond zit;

(vi) betekent de uitdrukking « hoogte boven de romp » hoogte boven het hoogste doorlopende dek;

(vii) moeten als lengte en breedte van een vaartuig genomen worden, die volgens de meetbrief;

(viii) moeten als lengte en spanwijdte van een watervliegtuig genomen worden de maximum lengte en spanwijdte als aangegeven in het certificaat van luchtwaardigheid, of zoals door meting wordt vastgesteld, wanneer een dergelijk certificaat ontbreekt;

(ix) betekent het woord « zichtbaar », wanneer dit gebezigd wordt ten opzichte van lichten, zichtbaar bij donkere nacht en heldere dampkring;

(x) l'expression « son bref » désigne un son d'une durée d'environ 1 seconde;

(xi) l'expression « son prolongé » désigne un son d'une durée de 4 à 6 secondes;

(xii) le mot « sifflet » signifie sifflet ou sirène;

(xiii) le mot « tonneau » signifie « tonneau de jauge brute ».

PARTIE B. — FEUX ET MARQUES

Règle 2.

a) Un navire à propulsion mécanique, faisant route, doit porter :

(i) 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 de ce navire, un feu blanc brillant, disposé de manière à projeter une lumière ininterrompue sur tout le parcours d'un arc de l'horizon de 20 quarts ou rumb du compas (225°), soit 10 quarts ou rumb de chaque côté du navire, c'est-à-dire depuis l'avant jusqu'à deux quarts ($22,5^\circ$) sur l'arrière du travers de chaque bord. Ce feu doit être visible d'une distance d'au moins 5 milles;

(ii) soit à l'avant ou à l'arrière du feu blanc prévu au paragraphe (i), 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 m. 75 (ou 150 pieds) ainsi que pour les navires remorquant; mais ils peuvent le porter;

(iii) ces deux feux blancs devront être placés dans un plan vertical au-dessus de la quille, de manière que l'un d'eux soit plus élevé que l'autre d'au moins 4 m. 57 (ou 15 pieds) et dans une position telle que le feu inférieur se trouve sur l'avant du feu supérieur. La distance horizontale entre ces deux feux blancs doit être au moins égale à trois fois la distance verticale. Le plus bas de ces feux blancs ou le cas échéant le feu unique, doit se trouver à une hauteur au-dessus du plat-bord, qui ne soit pas inférieure à 6 m. 10 (ou 20 pieds) et si la largeur du navire dépasse 6 m. 10 (ou 20 pieds) 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 m. 20 (ou 40 pieds). En toute circonstance, les feux ou le feu selon le cas, doivent être éloignés et placés au-dessus des autres feux et des superstructures pouvant gêner leur visibilité;

(iv) à 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 du compas ($112,5^\circ$), c'est-à-dire depuis l'avant jusqu'à 2 quarts ($22,5^\circ$) sur l'arrière du travers à tribord. Ce feu doit être visible d'une distance d'au moins 2 milles;

(v) à 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 du compas ($112,5^\circ$), c'est-à-dire depuis l'avant jusqu'à 2 quarts ($22,5^\circ$) sur l'arrière du travers à bâbord. Ce feu doit être visible d'une distance d'au moins 2 milles;

(vi) les dits feux vert et rouge doivent être munis du côté du navire d'écrans s'avancant au moins de 0 m. 91 (ou 3 pieds) en avant du feu, de telle sorte que leur

(x) betekent de uitdrukking « korte stoot » een stoot van ongeveer één seconde duur;

(xi) betekent de uitdrukking « lange stoot » een stoot van vier tot zes seconden duur;

(xii) betekent het woord « fluit », fluit of sirene;

(xiii) betekent het woord « ton », register ton bruto-inhoud.

DEEL B. — LICHTEN EN FIGUREN

Regel 2.

a) Een werktuiglijk voortbewogen vaartuig moet, wanneer het varende is, voeren :

(i) aan of voor de voormast, of op een vaartuig zonder voormast op het voorschip, een helder wit licht, zodanig ingericht, dat het over een boog van de horizon van 20 kompasstreken (225°) ononderbroken schijnt en zodanig geplaatst, dat het licht werpt over 10 kompasstreken ($112 \frac{1}{2}^\circ$) ter weerszijden van het vaartuig, te weten van recht vooruit tot 2 streken ($22 \frac{1}{2}^\circ$) achterlijker dan dwars aan elke zijde. Dit licht moet van een zodanige lichtsterkte zijn, dat het op een afstand van tenminste 5 zeemijlen zichtbaar is;

(ii) hetzij vóór, hetzij achter het witte licht, genoemd onder (i), een tweede wit licht, van gelijke inrichting en lichtsterkte als dat licht. Vaartuigen met een lengte kleiner dan 45,75 m. (150 voet) en slepende vaartuigen, zijn niet verplicht dit tweede licht te voeren, maar zij mogen zulks wel doen;

(iii) Deze twee witte lichten moeten in het vlak van kiel en stevens zodanig zijn geplaatst, dat het ene licht ten minste 4,57 m. (15 voet) hoger is dan het andere en zodanig ten opzichte van elkaar, dat het lage licht vóór het hoge is geplaatst. De horizontale afstand tussen de beide witte lichten moet tenminste driemaal de verticale zijn. Het laagste dezer twee witte lichten of, indien slechts één licht wordt gevoerd, dit ene licht, moet op een hoogte van niet minder dan 6,10 m. (20 voet) boven de romp zijn geplaatst en indien de breedte van het vaartuig meer dan 6,10 m. (20 voet) bedraagt, op een hoogte boven de romp, die niet kleiner is dan deze breedte, met dien verstande echter, dat dit licht niet op grotere hoogte boven de romp dan 12,19 m. (40 voet) behoeft te worden gevoerd. Onder alle omstandigheden moeten het licht of de lichten vrij van en boven alle andere lichten en belemmerende bovenbouw zijn geplaatst;

(iv) aan stuurboordzijde een groen licht, zodanig ingericht, dat het over een boog van 10 kompasstreken ($112 \frac{1}{2}^\circ$) van de horizon ononderbroken schijnt en zodanig geplaatst, dat het licht werpt van recht vooruit tot 2 kompasstreken ($22 \frac{1}{2}^\circ$) achterlijker dan dwars aan stuurboordzijde. Dit licht moet van een zodanige lichtsterkte zijn, dat het op een afstand van tenminste 2 zeemijlen zichtbaar is;

(v) aan bakboordzijde een rood licht, zodanig ingericht, dat het over een boog van 10 kompasstreken ($112 \frac{1}{2}^\circ$) van de horizon ononderbroken schijnt en zodanig geplaatst, dat het licht werpt van recht vooruit tot 2 streken ($22 \frac{1}{2}^\circ$) achterlijker dan dwars aan bakboordzijde. Dit licht moet van een zodanige lichtsterkte zijn, dat het op een afstand van tenminste 2 zeemijlen zichtbaar is;

(vi) de genoemde groene en rode boordlichten moeten aan de binnenzijde zijn voorzien van schermen, welke tot op een afstand van tenminste 0,91 m. (3 voet) van de

lumière ne puisse être aperçue de tribord devant pour le feu rouge et de bâbord devant pour le feu vert.

b) Un hydravion faisant route sur l'eau doit porter :

(i) à l'avant et dans le plan longitudinal milieu, à l'endroit où il peut être le plus visible, un feu blanc brillant disposé de manière à projeter une lumière ininterrompue sur tout le parcours d'un arc de l'horizon de 220° du compas, soit 110° de chaque côté de l'hydravion; c'est-à-dire depuis l'avant jusqu'à 20° sur l'arrière du travers de chaque bord; ce feu doit être visible d'une distance d'au moins 3 milles;

(ii) sur l'extrémité de l'aile droite ou aile tribord un feu vert établi de manière à projeter une lumière ininterrompue sur tout le parcours d'un arc de l'horizon de 110° du compas, c'est-à-dire depuis l'avant jusqu'à 20° sur l'arrière du travers à tribord; ce feu doit être visible d'une distance d'au moins 2 milles;

(iii) sur l'extrémité de l'aile gauche ou aile bâbord un feu rouge établi de manière à projeter une lumière ininterrompue sur tout le parcours d'un arc de l'horizon de 110° du compas, c'est-à-dire depuis l'avant jusqu'à 20° sur l'arrière du travers à bâbord; ce feu doit être visible d'une distance d'au moins 2 milles.

Règle 3.

a) Tout navire à propulsion mécanique remorquant ou poussant un autre navire doit porter, outre ses feux de côté, deux feux blancs brillants placés verticalement l'un au-dessus de l'autre à 1 m. 83 (ou 6 pieds) au moins l'un de l'autre, et, lorsqu'il remorque plus d'un navire, il doit porter un feu brillant additionnel à 1 m. 83 (ou 6 pieds) 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 183 mètres (ou 600 pieds). Chacun de ces feux doit être de même construction, de mêmes caractéristiques et être placé dans la même position que le feu blanc mentionné à la Règle 2 a) (i), à l'exception du feu additionnel qui devra se trouver à une hauteur d'au moins 4 m. 27 (ou 14 pieds) au-dessus du plat-bord. Les navires à un seul mât peuvent porter ces feux sur ce mât.

b) Le navire remorquant doit aussi montrer soit le feu de poupe désigné à la Règle 10, soit au lieu de ce feu, un petit feu blanc en arrière de la cheminée ou du mât arrière sur lequel gouvernent les navires remorqués, mais ce feu ne doit pas être visible sur l'avant du travers du remorqueur. Le port du feu blanc spécifié à la Règle 2 a) (ii) est facultatif.

c) Un hydravion améri, lorsqu'il remorque un ou plusieurs hydravions ou navires, doit porter les feux prescrits à la Règle 2 b), alinéas (i), (ii) et (iii); il doit en outre porter un second feu blanc de même construction et caractéristiques que le feu blanc mentionné à la Règle 2 b), alinéa (i). Ce second feu doit être situé sur une même ligne verticale que le premier feu, au moins à une distance de 1 m. 83 (ou 6 pieds) au-dessus ou au-dessous de ce dernier.

lantaarn naar voren doorlopen, op zodanige wijze ingericht, dat wordt voorkomen, dat het groene licht aan bakboordzijde en het rode licht aan stuurboordzijde wordt gezien.

b) Een watervliegtuig, dat op het water varende is, moet voeren :

(i) op het voorgedeelte in het midden, daar waar het het beste gezien kan worden, een helder wit licht, zodanig ingericht, dat het over een boog van de horizon van 220 kompasgraden ononderbroken schijnt en zodanig geplaatst, dat het licht werpt over 110 kompasgraden ter weerszijden van het vliegtuig, te weten van recht vooruit tot 20° achterlijker dan dwars aan elke zijde en van zodanige lichtsterkte, dat het op een afstand van tenminste 3 zeemijlen zichtbaar is;

(ii) op het rechter of stuurboordvleugeluiteinde een groen licht, zodanig ingericht, dat het over een boog van de horizon van 110 kompasgraden ononderbroken schijnt en zodanig geplaatst, dat het licht werpt van recht vooruit tot 20° achterlijker dan dwars over stuurboord en van zodanige lichtsterkte, dat het op een afstand van tenminste 2 zeemijlen zichtbaar is;

(iii) op het linker of bakboordvleugeluiteinde een rood licht, zodanig ingericht, dat het over een boog van de horizon van 110 kompasgraden ononderbroken schijnt en zodanig geplaatst, dat het licht werpt van recht vooruit tot 20° achterlijker dan dwars over bakboord en van zodanige lichtsterkte, dat het op een afstand van tenminste 2 zeemijlen zichtbaar is.

Regel 3.

a) Een werktuiglijk voortbewogen vaartuig, dat een ander vaartuig sleept of duwt, moet zijn zijdelichten voeren en bovendien twee heldere witte lichten loodrecht boven elkander met tenminste 1,83 m. (6 voet) tussenruimte en, indien het meer dan één vaartuig sleept en bovendien de lengte van de sleep, gerekend van het hek van het vaartuig, dat sleept, tot het hek van het achterste gesleepte vaartuig meer dan 183 m. (600 voet) bedraagt, moet het nog een derde helder wit licht voeren, 1,83 m. (6 voet) boven of onder de reeds genoemde lichten. Elk dezer lichten moet van gelijke inrichting zijn en dezelfde lichtsterkte hebben en één dezer lichten moet gevoerd worden op dezelfde plaats als het witte licht, bedoeld in Regel 2 onder a) (i), met dien verstande, dat het onderste licht op een hoogte van niet minder dan 4,57 m. (14 voet) boven de romp moet worden gevoerd. Aan boord van schepen met één mast, mogen de lichten aan de mast worden gevoerd.

b) Het slepende vaartuig moet ook of het heklicht, bedoeld in Regel 10 of in plaats van dat licht een wit licht achter de schoorsteen of de achtermast voeren ten behoeve van het sturen door de sleep, doch dit licht mag niet voorlijker dan dwars zichtbaar zijn. Het voeren van het witte licht, bedoeld in Regel 2 onder a) (ii) is niet verplicht.

c) Een watervliegtuig op het water, dat een of meer watervliegtuigen of vaartuigen sleept, moet de lichten, voorgeschreven in Regel 2 onder b) (i), (ii) en (iii) voeren en bovendien een tweede wit licht van gelijke inrichting en lichtsterkte als het witte licht, genoemd in Regel 2 onder b) (i) loodrecht boven of onder dat licht, op een afstand van tenminste 1,83 m. (6 voet).

Règle 4.

a) Un navire qui n'est pas maître de sa manœuvre doit, pendant la nuit, porter à l'endroit où ils seront le plus apparents, et, si ce navire est à propulsion mécanique, au lieu des feux prescrits à la Règle 2 a) (i) et (ii), deux feux rouges disposés verticalement à une distance l'un de l'autre d'au moins 1 m. 83 (ou 6 pieds). Ils devront être de caractéristiques suffisantes pour être visibles sur tout l'horizon d'une distance d'au moins 2 milles. De jour, ce même navire devra porter sur une ligne verticale et à 1 m. 83 (ou 6 pieds) au moins de distance l'un de l'autre, à l'endroit où ils seront le plus apparents, deux ballons ou marques noires de 0 m. 61 (ou 2 pieds) au moins de diamètre chacun.

b) Un hydravion améri qui n'est pas maître de sa manœuvre peut porter à l'endroit où ils seront le plus apparents, deux feux rouges disposés verticalement à une distance l'un de l'autre d'au moins 0 m. 92 (ou 3 pieds). Ils doivent être de caractéristiques suffisantes pour être visibles sur tout l'horizon d'une distance d'au moins 2 milles. Pendant le jour, l'hydravion peut porter sur une ligne verticale et à 0 m. 92 (ou 3 pieds) au moins de distance l'un de l'autre, à l'endroit où ils seront le plus apparents, deux ballons ou marques de 0 m. 61 (ou 2 pieds) de diamètre minimum.

c) Un navire en train de poser ou de relever un câble sous-marin ou une bouée, ou un navire effectuant des opérations d'hydrographie ou des travaux sous-marins, et qui, en raison même de ces travaux ne peut s'écarter de la route des navires qui s'approchent, doit porter, au lieu des feux prescrits à la Règle 2 a) (i) et (ii), trois feux placés sur une ligne verticale à 1 m. 83 (ou 6 pieds) au moins l'un de l'autre. Le feu supérieur et le feu inférieur doivent être rouges, le feu du milieu blanc. Ils auront des caractéristiques suffisantes pour être visibles sur tout l'horizon d'une distance d'au moins 2 milles. De jour, il doit porter sur une même ligne verticale, à 1 m. 83 (ou 6 pieds) au moins l'un de l'autre, et placées dans l'endroit le plus apparent, trois marques de 0 m. 61 (ou 2 pieds) au moins de diamètre, dont la plus haute et la plus basse seront de forme sphérique et de couleur rouge, celle du milieu de forme bi-conique et de couleur blanche.

d) Les navires et les hydravions mentionnés à la présente Règle, lorsqu'ils ne font pas route, ne doivent pas porter les feux de côté, mais ils doivent porter ces feux lorsqu'ils ont de l'erre.

e) Les feux et marques de jour prescrits par la présente Règle doivent être considérés par les autres navires comme des signaux indiquant que le navire qui les montre n'est pas maître de sa manœuvre et ne peut, en conséquence, s'écarter de la route.

f) Ces derniers signaux ne sont pas des signaux de navires en détresse et demandant assistance. Ces derniers sont mentionnés à la Règle 31.

Règle 5.

a) Tout navire à voile qui fait route et tout navire ou hydravion remorqués, doivent porter les feux respectivement prescrits par la Règle 2 pour un navire à propulsion mécanique ou hydravion faisant route, à l'exception des feux blancs mentionnés dans la dite Règle qu'ils ne doivent jamais porter. Ils doivent aussi porter les feux arrière indiqués à la Règle 10, étant entendu que les navires remorqués, à l'exception du dernier navire remorqué, peuvent porter au lieu de ce feu arrière, un petit feu blanc ainsi qu'il est indiqué à la Règle 3 b).

Regel 4.

a) Een vaartuig, waarmede niet kan worden gemanoeuvreed, moet daar, waar zij het best kunnen worden gezien en, indien het een werktuiglijk voortbewogen vaartuig is, in stede van de in Regel 2 onder a) (i) en (ii) genoemde lichten, twee rode lichten voeren, loodrecht boven elkander, met tenminste 1,83 m. (6 voet) tussenruimte, van zodanige inrichting en lichtsterkte, dat zij over de gehele horizon op een afstand van tenminste twee zeemijlen zichtbaar zijn. Overdag moet een zodanig vaartuig, daar, waar zij het best gezien kunnen worden, twee zwarte bollen of figuren, elk tenminste 0,61 m. (2 voet) in middellijn, loodrecht boven elkander met tenminste 1,83 m. (6 voet) tussenruimte voeren.

b) Een watervliegtuig op het water, waarmede niet kan worden gemanoeuvreed, mag daar, waar zij het beste kunnen worden gezien, twee rode lichten voeren, loodrecht boven elkander, met niet minder dan 0,92 m. (3 voet) tussenruimte, zodanig ingericht en van zodanige lichtsterkte, dat zij over de gehele horizon op een afstand van tenminste 2 zeemijlen zichtbaar zijn; en het mag overdag twee zwarte ballen of figuren, met een middellijn van niet minder dan 0,61 m. (2 voet) voeren, daar, waar zij het best gezien kunnen worden, loodrecht onder elkander met niet minder dan 0,92 m. (3 voet) tussenruimte.

c) Een vaartuig, bezig zijnde met het leggen of lichten van een onderzeese kabel of navigatie-merk, of een vaartuig, bezig met hydrografisch opnemen of met onder water werkzaamheden, indien het door de aard van het werk, niet voor naderende vaartuigen uit de weg kan gaan, moet in stede van de lichten, voorgeschreven in Regel 2 onder a) (i) en (ii), drie lichten loodrecht boven elkander, met onderlinge tussenruimten van tenminste 1,83 m. (6 voet) voeren. Het hoogste en het laagste licht moeten rood, het middelste moet wit zijn; zij moeten zodanig ingericht en van zodanige lichtsterkte zijn, dat zij over de gehele horizon op een afstand van tenminste 2 zeemijlen zichtbaar zijn. Overdag moet zodanig vaartuig, daar, waar zij het best gezien kunnen worden, drie figuren met een middellijn van tenminste 0,61 m. (2 voet) loodrecht boven elkander, met een onderlinge tussenruimte van tenminste 1,83 (6 voet) voeren. De bovenste en onderste figuren moeten bolvormig en rood van kleur, het middelste figuur moet ruitvormig en wit van kleur zijn.

d) De vaartuigen en watervliegtuigen, in deze Regel bedoeld, mogen, wanneer zij geen vaart door het water lopen, de zijdelichten niet voeren, maar moeten die lichten voeren, wanneer zij vaart lopen.

e) De lichten en figuren in dit artikel voorgeschreven, moeten door andere vaartuigen en watervliegtuigen worden opgevat als sein, dat het vaartuig of watervliegtuig, dat deze lichten of figuren voert, niet kan manoeuvreren en dus niet uit de weg kan gaan.

f) Deze seinen zijn geen seinen voor schepen in nood, die hulp vragen. Laatstbedoelde seinen zijn vermeld in Regel 31.

Regel 5.

a) Een zeilvaartuig, dat varende is, en elk vaartuig of watervliegtuig, dat gesleept wordt, moet dezelfde lichten voeren, als in Regel 2 voor een werktuiglijk voortbewogen vaartuig of watervliegtuig, dat varende is, zijn voorgeschreven, met uitzondering van de in die Regel genoemde witte lichten, welke zij nimmer mogen voeren. Zij moeten tevens heklichten, als aangegeven in Regel 10, voeren, met dien verstande, dat gesleepte vaartuigen, behalve het laatste schip van een sleep, in de plaats van een heklicht een klein wit licht, als bedoeld in Regel 3 onder b), mogen voeren.

b) Un navire poussé en avant par un remorqueur doit porter à l'extrémité avant, un feu vert à tribord et un feu rouge à bâbord, présentant les mêmes caractéristiques que les feux décrits à la Règle 2 a) (iv) et (v), et être muni d'écrans tels que ceux prescrits par la Règle 2 a) (vi); étant entendu que si des navires, quel qu'en soit le nombre, sont poussés en avant en groupe ils montreront les mêmes feux que s'il n'y avait qu'un seul navire.

Règle 6.

a) A bord des petits navires, lorsqu'il est impossible, du fait du mauvais temps ou pour une autre cause valable, de mettre à poste fixe, les feux vert et rouge, ces feux doivent être tenus sous la main, allumés et prêts à être montrés immédiatement. A l'approche d'un autre navire ou si l'on s'approche d'un autre navire, on doit montrer ces feux à leur bord respectif suffisamment à temps pour prévenir la collision, de telle sorte qu'il soient bien apparents et que le feu vert ne puisse 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 (22,5°) sur l'arrière du travers de leur bord respectif.

b) 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.

Règle 7.

Les navires à propulsion mécanique de moins de 40 tonneaux et les navires marchant à l'aviron ou à la voile de moins de 20 tonneaux, ainsi que les embarcations à l'aviron, lorsqu'ils font route, ne sont pas astreints à porter les feux mentionnés à la Règle 2; mais, s'ils ne les portent pas, ils doivent être pourvus des feux suivants :

a) Sous réserve des dispositions du paragraphe b), les navires à propulsion mécanique de moins de 40 tonneaux doivent porter :

(i) sur la partie avant du navire et à l'endroit le plus apparent, et à 2 m. 75 (ou 9 pieds) au moins au-dessus du plat-bord, un feu blanc brillant construit et fixé comme il est prescrit à la Règle 2 a) (i) et d'une intensité suffisante pour être visible à une distance d'au moins 3 milles;

(ii) des feux de côté, vert et rouge, construits et fixés comme il est prescrit à la Règle 2 a) (iv) et (v) 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 (22,5°) sur l'arrière du travers de leur bord respectif. Ce fanal ne doit pas être placé à moins de 0 m. 91 (ou 3 pieds) au-dessous du feu blanc.

b) Les petites embarcations à propulsion mécanique, comme celles que portent les navires de mer peuvent placer le feu blanc à moins de 2 m. 75 (ou 9 pieds) au-dessus du plat-bord, mais ce feu doit être au-dessus des feux de côté ou du fanal combiné mentionné au paragraphe a) (ii).

c) Sauf dans les cas prévus au paragraphe d), les navires de moins de 20 tonneaux, à l'aviron ou à la voile, s'ils ne portent pas les feux de côté, doivent porter, à l'endroit le plus apparent, un fanal montrant un feu vert d'un côté et un feu rouge de l'autre, de caractéristiques suffisantes pour être visibles à une distance d'au moins 1 mille et placé 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 doit être maintenu allumé,

b) Een vaartuig, dat voortgeduwd wordt, moet op het voorste gedeelte aan stuurboord een groen licht en aan bakboord een rood licht voeren, beide lichten van dezelfde soort, als de lichten omschreven in Regel 2 onder a) (iv) en (v) en afgeschermd als voorgeschreven in Regel 2 onder a) (vi), met dien verstande, dat elk aantal vaartuigen voortgeduwd als een groep, verlicht zal worden alsof het een enkel vaartuig is.

Regel 6.

a) Wanneer, tengevolge van slecht weer of om andere gegronde redenen, op kleine vaartuigen, de groene en rode zijdelichten niet vast kunnen worden bevestigd, moeten deze lichten aangestoken en voor onmiddellijk gebruik gereed worden gehouden en, wanneer een ander vaartuig nadert, of wanneer het zelf in de nabijheid van een ander vaartuig komt, aan hun respectieve zijden, tijdig om aanvaring te voorkomen, worden getoond, op zodanige wijze, dat zij het best zichtbaar zijn en dat het groene licht niet aan bakboord, het rode licht niet aan stuurboord schijnt, zomede dat beide lichten aan hun respectieve zijden, voorzoveel dit praktisch mogelijk is, niet meer dan 2 streken (22 ½°) achterlijker dan dwars zichtbaar zijn.

b) Om het gebruik van deze draagbare lichten doeltreffender te doen zijn en gemakkelijker te maken, moeten de lantaarns uitwendig in de kleur van het licht, dat zij doen schijnen, zijn geschilderd en van een doelmatig scherm zijn voorzien.

Regel 7.

Werktuiglijk voortbewogen vaartuigen van minder dan 40 ton, vaartuigen door riemen of zeilen voortbewogen van minder dan 20 ton en roeiboten zijn, wanneer zij varende zijn, niet verplicht de in Regel 2 vermelde lichten te voeren, doch zij moeten, wanneer zij deze niet voeren, voorzien zijn van de navolgende lichten :

a) Werktuiglijk voortbewogen vaartuigen van minder dan 40 ton, behoudens het bepaalde onder b), moeten voeren :

(i) op het voorschip, daar, waar dit het best kan worden gezien en op een hoogte van tenminste 2,75 m. (9 voet) boven het potdeksel, een helder wit licht, ingericht en geplaatst als in Regel 2 onder a) (i) is omschreven en van zodanige lichtsterkte, dat het op een afstand van tenminste 3 zeemijlen zichtbaar is;

(ii) groene en rode boordlichten, ingericht en geplaatst als in Regel 2 onder a) (iv) en (v), is omschreven en van zodanige lichtsterkte, dat zij op een afstand van tenminste 1 zeemijl zichtbaar zijn, of een samengestelde lantaarn, teneinde aan de respectieve zijden een groen en een rood licht van recht vooruit tot 2 streken (22 ½°) achterlijker dan dwars. Deze lantaarn moet tenminste 0,91 m. (3 voet) onder het witte licht worden gevoerd.

b) Kleine werktuiglijk voortbewogen vaartuigen, zoals die, welke aan boord van zeeschepen worden medegevoerd, mogen het witte licht, op minder dan 2,75 m. (9 voet) boven het potdeksel voeren, doch het moet gevoerd worden boven de zijdelichten of de samengestelde lantaarn, genoemd onder a) (ii).

c) Vaartuigen door riemen of zeilen voortbewogen, van minder dan 20 ton, moeten, behoudens het bepaalde onder d), wanneer zij de zijdelichten niet voeren, een lantaarn voeren, daar, waar deze het best kan worden gezien, welke lantaarn aan de ene zijde een groen licht en aan de andere zijde een rood licht toont, van een zodanige lichtsterkte, dat zij op een afstand van tenminste 1 zeemijl zichtbaar zijn en zodanig geplaatst, dat het groene licht niet aan bakboordzijde en het rode licht niet

sous la main, et montré assez à temps pour prévenir une collision, et de telle façon que le feu vert ne puisse être vu de bâbord ni le feu rouge de tribord.

d) Les petites embarcations, à l'aviron ou à la voile, ne sont soumises qu'à l'obligation d'avoir sous la main une lampe électrique ou un fanal blanc allumé, prêts à être montrés à temps pour prévenir une collision.

e) Les navires et embarcations mentionnés dans la présente Règle ne sont pas obligés de porter les feux ou marques prescrits par les Règles 4 a) et 11 e).

Règle 8.

a) (i) Les bateaux-pilotes à voiles, quand ils sont à leur station, en service de pilotage, et lorsqu'ils ne sont pas mouillés, ne doivent pas montrer les feux exigés des autres navires, mais 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 un ou plusieurs feux provisoires intermittents (« flare-up lights ») à de courts intervalles ne dépassant jamais 10 minutes.

(ii) S'ils approchent d'un autre navire, ou s'ils en voient un s'approcher, ils doivent avoir leurs feux de côté allumés, prêts à être employés, et les démasquer et remasquer à de courts intervalles pour indiquer la direction de leur cap; mais le feu vert ne doit pas paraître de babord, ni le feu rouge de tribord.

(iii) 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 côté indiqués ci-dessus, avoir sous la main, prêt à servir, un fanal muni d'un verre rouge d'un côté et vert de l'autre, pour l'employer comme il est dit plus haut.

b) Un bateau-pilote à propulsion mécanique doit, lorsqu'il est à sa station, en service de pilotage, mais non au mouillage, porter, en plus des feux et des feux provisoires intermittents (« flare-up lights ») exigés pour les bateaux-pilotes à voiles, à 2 m. 40 (ou 8 pieds) au-dessous du feu blanc de tête de mât, un feu rouge visible tout autour de l'horizon et à une distance d'au moins 3 milles, ainsi que les feux de côté exigés pour les navires faisant route. Un feu intermittent blanc et brillant, visible sur tout l'horizon peut remplacer les « flare-up lights ».

c) 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 aux paragraphes a) et b). Ils doivent porter également les feux de mouillage ou feux prévus à la Règle 11 (i).

d) Tous les bateaux-pilotes, qu'ils soient ou non au mouillage, doivent, lorsqu'ils ne sont pas à leurs stations en service de pilotage, porter des feux semblables à ceux des autres navires de leur catégorie et de leur tonnage.

Règle 9.

a) Les bateaux de pêche, lorsqu'ils ne sont pas en train de pêcher, doivent montrer les feux ou marques prescrits pour les navires semblables de leur tonnage. Lorsqu'ils

aan stuurboordzijde kan worden gezien. Indien het niet mogelijk is de lantaarn te plaatsen, moet zij voor onmiddellijk gebruik gereed worden gehouden en tijdig genoeg om aanvaring te voorkomen, worden getoond, zodanig, dat het groene licht niet aan bakboordzijde en het rode licht niet aan stuurboordzijde wordt gezien.

d) Kleine roeiboten, waarmede geroeid of gezeild wordt, kunnen volstaan met het gereed houden van een elektrische lamp of een aangestoken lantaarn, die een wit licht geeft, welke lamp of lantaarn, tijdig om aanvaring te voorkomen, moet worden getoond.

e) De in deze Regel bedoelde vaartuigen behoeven de in Regel 4 onder a) en in Regel 11 onder e) voorgeschreven lichten of figuren niet te voeren.

Règle 8.

a) (i) Zeilloodsvaartuigen op hun kruisstation zijnde om loodsdiensten te verrichten en niet ten anker liggende, mogen de lichten, die voor andere schepen zijn voorgeschreven, niet voeren of tonen, maar moeten in de top van de mast een wit licht voeren, dat over de gehele horizon op een afstand van tenminste 3 zeemijlen zichtbaar is en zij moeten bovendien met korte tussenpozen van ten hoogste 10 minuten, een of meer stakellichten tonen;

(ii) Wanneer zij op korte afstand andere vaartuigen naderen of door andere vaartuigen worden genaderd, moeten zij hun boordlichten aangestoken voor gebruik gereed houden en deze met korte tussenpozen tonen, ten einde de richting aan te geven, waarin zij sturen; het groene licht mag echter niet aan bakboordzijde, het rode niet aan stuurboordzijde zichtbaar zijn;

(iii) Een zeilloodsvaartuig van een soort, dat noodzaak is langs zijde van een vaartuig te gaan om een loods af te geven, mag het witte licht tonen, in plaats van dit in de top van de mast te voeren en mag, in plaats van de bovengenoemde boordlichten, een lantaarn met een groen glas aan de ene zijde, en een rood glas aan de andere zijde, voor gebruik gereed houden, om te bezigen op de wijze als hierboven is omschreven.

b) Een werktuiglijk voortbewogen loodsvaartuig op zijn kruisstation zijnde om loodsdienst te verrichten en niet ten anker liggende, moet, behalve de lichten en stakellichten voor zeilloodsvaartuigen voorgeschreven, op een afstand van 2,40 m. (8 voet) onder het witte toplicht een rood licht voeren, dat over de gehele horizon op een afstand van tenminste 3 zeemijlen zichtbaar is en bovendien de boordlichten, die voor varende vaartuigen zijn voorgeschreven. Een helder wit flikkerlicht, dat rondom zichtbaar is, mag in plaats van een stakellicht worden gebezigd.

c) Alle loodsvaartuigen op hun kruisstation zijnde om loodsdienst te verrichten en ten anker liggend, moeten de lichten voeren en de stakellichten tonen, voorgeschreven onder a) en b), met uitzondering van de boordlichten, die niet mogen worden gevoerd of getoond. Zij moeten bovendien het ankerlicht of de ankerlichten voeren, omschreven in Regel 11.

d) Alle loodsvaartuigen, ten anker of niet ten anker zijnde, moeten, wanneer zij geen loodsdienst op hun kruisstations verrichten, dezelfde lichten voeren als andere vaartuigen van hun soort en tonnenmaat.

Règle 9.

a) Vissersvaartuigen, welke niet vissende zijn, moeten de lichten en de figuren voeren of tonen, welke voor vaartuigen van hun soort en tonnenmaat zijn voorgeschreven.

sont en train de pêcher ils ne doivent montrer que les feux ou marques prescrits par la présente règle et qui, sauf dispositions contraires, doivent être visibles au moins à une distance de 2 milles.

b) Les navires pêchant avec des lignes traînantes (pêche à la cuiller) ne doivent montrer que les feux prescrits pour les navires à propulsion mécanique ou à voiles faisant route, suivant le cas.

c) Les navires pêchant avec des filets ou des lignes, à l'exception des lignes traînantes (pêche à la cuiller), s'étendant horizontalement à une distance inférieure à 153 m. (ou 500 pieds) du navire dans le sens du sillage, doivent montrer, à l'endroit où il peut être le plus apparent, un feu blanc visible de tout l'horizon, et en outre, lorsqu'il s'approche d'un autre navire ou qu'un autre navire s'approche de lui, il doit montrer un second feu blanc situé à au moins 1 m. 83 (ou 6 pieds) au-dessous du premier feu et à une distance horizontale d'au moins 3 m. 05 (ou 10 pieds) (1 m. 83 ou 6 pieds pour les petits bateaux découverts) en dehors de ce feu et dans la direction où l'appareil qui s'étend au dehors est amarré à bord. De jour, ces bâtiments doivent indiquer qu'ils sont en opération en montrant un panier à l'endroit le plus visible. S'ils ont leurs appareils dehors pendant qu'ils sont au mouillage, ils doivent, à l'approche d'autres navires, montrer le même panier dans l'alignement de la boue de mouillage et du filet ou de l'appareil.

d) Les bâtiments pêchant avec des filets ou des lignes, à l'exception des lignes traînantes (pêche à la cuiller), s'étendant horizontalement à une distance supérieure à 153 m. (ou 500 pieds) à partir du navire, dans le sens du sillage doivent montrer, aux endroits où ils peuvent être les plus apparents, trois feux blancs situés à 3 pieds les uns des autres, formant un triangle vertical et visible sur tout l'horizon. Lorsqu'ils font route, ces bâtiments doivent montrer les feux de côté à leur bord respectif, mais ils ne doivent pas montrer ces feux lorsqu'ils ne font pas route. De jour, ils doivent montrer un panier à l'avant du navire, aussi près que possible de l'étrave et à 3 m. 05 (ou 10 pieds) au moins au-dessus du plat-bord. En outre, ils doivent montrer à l'endroit où il est le plus apparent, un cône noir pointé en haut. Au mouillage, lorsqu'ils ont leurs appareils immergés, ils doivent à l'approche d'autres navires, montrer un panier dans l'alignement de la boue de mouillage et du filet ou de l'appareil.

e) Les bateaux occupés à chaluter, c'est-à-dire traînant un appareil sur le fond ou près du fond, doivent, lorsqu'ils ne sont pas au mouillage :

(i) s'ils sont à propulsion mécanique, porter, dans la même position que le feu blanc mentionné dans la Règle 2 a) b), un fanal tricolore disposé de manière à montrer un feu blanc depuis l'avant jusqu'à deux quarts de chaque bord (22°5'), et un feu vert par tribord ainsi qu'un feu rouge par bâbord, visibles l'un et l'autre à partir de deux quarts (22°5') depuis l'avant jusqu'à deux quarts sur l'arrière du travers. Ils doivent porter de plus à 1 m. 83 (ou 6 pieds) au moins et à 3 m. 65 (ou 12 pieds) au plus, au-dessous du fanal tricolore, un feu blanc, montrant une lumière claire, uniforme et ininterrompue sur tout l'horizon. Ils doivent aussi porter et montrer le feu de poupe défini à la Règle 10 a);

(ii) s'ils sont à voiles, porter un fanal disposé de manière à montrer une lumière blanche, claire, uniforme et ininterrompue sur tout l'horizon. Ils doivent aussi, à l'approche d'un autre bâtiment, montrer à l'endroit où il sera

Als zij vissende zijn, moeten zij alleen de in deze Regel voorgeschreven lichten of figuren voeren of tonen welke, tenzij anders is bepaald, zichtbaar moeten zijn op een afstand van tenminste twee zeemijlen.

b) Vaartuigen, vissende met sleeplijnen, moeten al naar gelang van de omstandigheden alleen de lichten voeren, voorgeschreven voor een werktuiglijk voortbewogen vaartuig of voor een zeilvaartuig.

c) Vaartuigen, vissende met netten of lijnen, behalve sleeplijnen, die niet meer dan 153 m. (500 voet) horizontaal van het vaartuig af achteruit in zee uitstaan, moeten, daar, waar dit het best kan worden gezien, een rondschijnend wit licht voeren en, wanneer zij een ander vaartuig naderen of door een ander vaartuig genaderd worden, bovendien een tweede licht tonen, tenminste 1,83 m. (6 voet) onder het eerste licht op een horizontale afstand van tenminste 3,05 m. (10 voet) — 1,53 m. (6 voet) in kleine open boten — daarvan verwijderd in de richting, waar het uitstaande vistuig is vastgemaakt. Overdag moeten zodanige vaartuigen hun werkzaamheden aangeven, door een mand opgehangen, daar, waar zij het best kan worden gezien en, indien zij ten anker zijnde het vistuig hebben uitstaan, moeten zij bij de nadering van andere vaartuigen deze mand tonen in de richting van de ankerbal naar het vistuig.

d) Vaartuigen, vissende met netten of lijnen, behalve sleeplijnen, die meer dan 153 m. (500 voet) horizontaal van het vaartuig af achteruit in zee uitstaan, moeten, daar, waar dit het best gezien kan worden, drie witte lichten in een driehoek met de top naar boven voeren, met onderlinge afstand van tenminste 0,91 m. (3 voet), welke lichten rondom zichtbaar moeten zijn. Wanneer zij vaart door het water lopen, moeten de vaartuigen de voorgeschreven zijdelichten voeren, doch zij mogen die niet voeren, wanneer zij geen vaart lopen. Overdag moeten zij een mand op het voorschip, zo dicht als mogelijk bij de voorsteven voeren, niet minder dan 3,05 m. (10 voet) boven de verschansing en, bovendien daar, waar dit het best gezien kan worden een zwarte kegel met de punt naar boven. Indien zij ten anker zijnde het vistuig hebben uitstaan, moeten zij bij de nadering van andere vaartuigen de mand tonen in de richting van de ankerbal naar het vistuig.

e) Vaartuigen, bezig met de treilvisserij, waaronder wordt verstaan het slepen van een vistuig over of dicht langs de zeebodem, niet ten anker zijnde, moeten voeren:

(i) indien het werktuiglijk voortbewogen vaartuigen zijn, op deze plaats als het in Regel 2 onder a) (i) genoemde witte licht, een driekleurige lantaarn, welke zodanig moet zijn ingericht en geplaatst, dat zij doet schijnen : een wit licht over een boog van de horizon van recht vooruit tot 2 streken (22 ½°) aan elke zijde, een groen en een rood licht over een boog van de horizon van 2 streken (22 ½°) van voren tot 2 streken (22 ½°) achterlijker dan dwars, onderscheidenlijk aan stuurboord- en bakboordzijde en voorts tenminste 1,83 m. (6 voet) en ten hoogste tot 3,65 m. (12 voet) onder de driekleurige lantaarn een wit licht in een lantaarn, welke zodanig moet zijn ingericht, dat zij een helder gelijkmatig en ononderbroken licht over de gehele horizon doet schijnen. Zij moeten ook het in Regel 10 onder a) omschreven heklicht voeren;

(ii) indien het zeilvaartuigen zijn, een wit licht in een lantaarn, welke zodanig moet zijn ingericht, dat zij een helder gelijkmatig, ononderbroken licht over de gehele horizon doet schijnen. Bovendien moeten zij, wanneer zij

le mieux visible, un feu (« flare-up light ») assez à temps pour éviter un abordage;

(iii) de jour, chacun des navires mentionnés ci-dessus doit montrer un panier à l'endroit le plus apparent.

f) Outre les feux qu'ils sont tenus de montrer aux termes de la présente Règle les bateaux de pêche doivent montrer, en cas de nécessité, un « flare-up light » pour attirer l'attention des navires qui s'approchent. Ils peuvent aussi utiliser les feux de travail (« working lights »).

g) Tout bateau en pêche, lorsqu'il est au mouillage, doit montrer les feux ou marques prescrits par la Règle 11 a) b) ou c); il doit également, à l'approche de tout autre navire, montrer un feu blanc supplémentaire à 1 m. 83 (ou 6 pieds) au moins au-dessous du feu de mouillage de l'avant et à une distance horizontale de 3 m. 05 (ou 10 pieds) au moins dans la direction de l'appareil immergé.

h) Si un bateau de pêche se trouve immobilisé par ses engins, sur une roche ou tout autre obstacle, il doit, de jour, amener le panier prévu aux paragraphes c) et d) et montrer le signal prescrit par la Règle 11 c). De nuit, il doit montrer le ou les feux prescrits par la Règle 11 a) ou b). Par brume, bruine, neige, forts grains de pluie ou toutes autres conditions réduisant la visibilité de la même manière, il doit, de nuit comme de jour, faire entendre le signal prescrit par la Règle 15 c) (v); signal qu'il devra également faire par temps clair à l'approche d'un autre navire.

Note. — Pour les signaux de brume concernant les bateaux de pêche, voir la Règle 15 c) (ix).

Règle 10.

a) 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 six quarts de chaque bord à partir de l'arrière. Ce feu doit être visible d'au moins 2 milles et placé autant que possible à la même hauteur que les feux de côté.

Note. — Pour les navires remorquant ou remorqués, voir Règles 3 b) et 5.

b) 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 prête à servir, une lampe électrique ou un fanal allumé qui sera montré suffisamment à temps pour éviter un abordage à l'approche de tout navire qui le rattrape.

c) Un hydravion amerri et faisant route doit porter sur sa queue un feu blanc établi de manière à projeter une lumière ininterrompue sur un arc d'horizon de 140°, placé de telle façon qu'il puisse être visible sur 70° de chaque bord et à partir de l'arrière. Ce feu doit être visible d'une distance d'au moins 2 milles.

Règle 11.

a) Un navire de moins de 45,75 m. (ou 150 pieds) de longueur, lorsqu'il est au mouillage, doit porter à l'avant, à l'endroit le plus apparent, un feu blanc disposé de

andere vaartuigen naderen of door andere vaartuigen genaderd worden, daar, waar dit het best kan worden gezien, tijdig genoeg om aanvaring te voorkomen, een wit stakelicht tonen;

(iii) overdag moeten de bovengenoemde vaartuigen, daar, waar dit het best gezien kan worden, een mand voeren.

f) Vissersvaartuigen mogen steeds, behalve de lichten, welke zij volgens deze Regel verplicht zijn te tonen, wanneer het nodig is om de aandacht van naderende vaartuigen te trekken, een stakelicht bezigen. Zij mogen eveneens werklichten gebruiken.

g) Elk ten anker liggend vaartuig, dat vissende is, moet de lichten of figuren tonen, voorgeschreven in Regel 11 a), b) of c) en moet tevens bij nadering van een ander vaartuig of andere vaartuigen nog een wit licht tonen, tenminste 1,83 m. (6 voet) lager dan het voorste ankerlicht en op een horizontale afstand van dit licht van tenminste 3,05 m. (10 voet) gemeten in de richting van het vstuig.

h) Indien een vaartuig, tijdens het vissen, met het vstuig vastraakt achter een steen of ander beletsel, moet het overdag de onder c), d) of e) voorgeschreven mand neerhalen en het sein tonen, genoemd in Regel 11 onder c). Des nachts moet het de in Regel 11 onder a) en b) voorgeschreven lichten of het daar voorgeschreven licht voeren. Gedurende mist, nevelachtig weer, sneeuwval, zware regenbuien of elk andere toestand, welke in gelijke mate de zichtbaarheid vermindert, moet het overdag en des nachts het sein geven, dat is voorgeschreven in Regel 15 onder c) (v), welk sein ook moet worden gebruikt bij goed zicht, indien een ander vaartuig dicht nadert.

Noot. — Zie voor mistseinen voor vissende vaartuigen Regel 15 onder c) (ix).

Regel 10.

a) Een vaartuig, dat varende is, moet op het achterschip een wit licht voeren, dat zodanig is ingericht, dat het over een boog van de horizon van 12 kompasstreken (135°) ononderbroken schijnt en zodanig geplaatst, dat het licht werpt van recht achteruit 6 streken (67½°) naar elke zijde van het vaartuig en van zodanige lichtsterkte, dat het op een afstand van tenminste 2 zeemijlen zichtbaar is. Dit licht moet zoveel mogelijk op dezelfde hoogte als de zijdelichten worden gevoerd.

Noot. — Zie voor slepende of gesleept wordende vaartuigen de Regelen 3 onder b) en 5.

b) Indien het aan boord van een klein vaartuig, tengevolge van slecht weder of om een andere gegronde reden, niet mogelijk is dit licht vast te bevestigen, moet een electrische lamp of aangestoken lantaarn gereed voor gebruik bij de hand worden gehouden, welke bij nadering van een oplopend vaartuig, tijdig genoeg om een aanvaring te voorkomen, moet worden getoond.

c) Een watervliegtuig op het water, moet, wanneer het varende is, aan de staart een wit licht voeren, zodanig ingericht, dat het over een boog van de horizon van 140 kompasgraden een ononderbroken licht werpt en zo geplaatst, dat het licht getoond wordt 70° van rechts achteruit naar beide zijden van het watervliegtuig en van zodanige lichtsterkte, dat het op een afstand van tenminste 2 zeemijlen zichtbaar is.

Voorschrift 11.

a) Een vaartuig, met een lengte van minder dan 45,75 m. (150 voet) moet, ten anker liggend, vooruit, daar waar dit het best gezien kan worden, een wit licht

manière à projeter tout autour de l'horizon une lumière claire, uniforme et ininterrompue et visible d'une distance d'au moins 2 milles.

b) Un navire de 45,75 m. (ou 150 pieds) de longueur, ou plus, lorsqu'il est au mouillage, doit porter à la partie avant, à une hauteur au-dessus du plat-bord de 6,10 m. au moins (ou 20 pieds) un feu blanc semblable à celui mentionné au paragraphe précédent, et, à l'arrière ou près de l'arrière, un second feu semblable qui doit être à une hauteur telle qu'il ne se trouve pas à moins de 4,57 m. (15 pieds) au-dessous du feu avant. Ces deux feux doivent être visibles sur tout l'horizon d'une distance d'au moins 3 milles.

c) Du lever au coucher du soleil, tous les bâtiments au mouillage doivent porter à l'avant, à l'endroit le plus apparent, une boule noire de 0,61 m. (2 pieds) de diamètre au moins.

d) Tout navire posant ou relevant un câble sous-marin, une bouée, ou effectuant des opérations hydrographiques ou autres opérations sous-marines, lorsqu'il est mouillé, doit porter les feux et marques prescrits par la Règle 4 c) en plus de ceux qui sont prescrits suivant le cas par les autres alinéas précédents de la présente Règle.

e) Tout navire échoué doit porter, de nuit, le ou les feux prescrits aux paragraphes a) et b), ainsi que les deux feux rouges prescrits à la Règle 4 a). De jour, il doit porter à l'endroit le plus apparent, trois boules noires de 0,61 m. (ou 2 pieds) de diamètres au moins chacune, placées l'une au-dessus de l'autre sur une même ligne verticale et distantes l'une de l'autre de 1,83 m. (ou 6 pieds) au moins.

f) Un hydravion améri et au mouillage, d'une longueur inférieure à 45,75 m. (ou 150 pieds) doit porter, à l'endroit le plus apparent, un feu blanc visible de tout l'horizon et d'une distance d'au moins 2 milles.

g) Un hydravion améri et au mouillage, d'une longueur égale ou supérieure à 45,75 (ou 150 pieds) doit porter, à l'endroit le plus apparent, un feu blanc à l'avant et un feu blanc à l'arrière, tous deux visibles de tout l'horizon et d'une distance d'au moins 3 milles. En outre, si l'hydravion a plus de 45,75 m. (ou 150 pieds) d'envergure, il doit porter un feu blanc de chaque côté pour indiquer l'envergure maxima, ces feux étant visibles dans la mesure du possible de tout l'horizon et d'une distance d'au moins 1 mille.

h) Un hydravion échoué doit porter un feu de mouillage ou les feux prévus aux paragraphes f) et g); en outre, il portera deux feux rouges placés sur une même ligne verticale, distants l'un de l'autre d'au moins 0,91 m. (3 pieds) placés de manière à être visibles de tout l'horizon.

Règle 12.

Tout navire ou hydravion améri peut, pour appeler l'attention et si nécessaire, montrer en plus des feux prescrits par les présentes Règles un « flare-up light » ou faire usage de tout signal détonant ou de tout autre signal sonore efficace ne pouvant être confondu avec aucun autre signal autorisé par ailleurs dans les présentes Règles

voeren in een lantaarn, zodanig ingericht, dat zij een helder, gelijkmatig en ononderbroken licht verspreidt, dat over de gehele horizon op een afstand van tenminste 2 zeemijlen zichtbaar is.

b) Een vaartuig met een lengte van 45,75 m. (150 voet) en meer, moet, ten anker liggend, op het voorschip op een hoogte van niet minder dan 6,10 m. (20 voet) boven de romp, zulk een licht voeren en aan of bij het hek van het vaartuig op een hoogte van tenminste 4,57 m. (15 voet) lager dan het voorste, een tweede dergelijk licht. Beide lichten moeten over de gehele horizon op een afstand van tenminste 3 zeemijlen zichtbaar zijn.

c) Tussen zonsopkomst en zonsondergang moeten alle ten anker liggende vaartuigen vooruit, daar, waar deze het best kan worden gezien, een zwarte bal met een middellijn van tenminste 0,61 m. (2 voet) voeren.

d) Een vaartuig, bezig met het leggen of lichten van een onderzeese kabel of navigatie-merk of een vaartuig bezig met hydrografisch opnemen of onderwater werkzaamheden, moet, ten anker liggend, behalve die lichten of figuren, welke in de voorafgaande paragrafen van deze Regel voor zover toepasselijk zijn voorgeschreven de lichten of figuren voeren of tonen omschreven in Regel 4 onder c).

e) Een vaartuig, dat aan de grond zit, moet des nachts het licht of de lichten, genoemd onder a) en b) en bovendien de twee rode lichten, voorgeschreven in regel 4 onder a) voeren. Overdag moet zodanig vaartuig daar, waar zij het best kunnen worden gezien, loodrecht boven elkander 3 zwarte ballen, elk met een middellijn van tenminste 0,61 m. (2 voet), niet minder dan 1,83 m. (6 voet) van elkander, voeren.

f) Een watervliegtuig op het water met een lengte van minder dan 45,75 m. (150 voet) moet, ten anker liggend, daar, waar dit het best kan worden gezien, een wit licht voeren, dat over de gehele horizon op een afstand van tenminste 2 zeemijlen zichtbaar is

g) Een watervliegtuig op het water met een lengte van 45,75 m. (150 voet) en meer, moet ten anker liggende, daar, waar dit het best gezien kan worden een wit licht vooruit en een wit licht achteruit voeren, welke beide lichten over de gehele horizon op een afstand van tenminste 3 zeemijlen zichtbaar moeten zijn, en bovendien, wanneer het watervliegtuig een spanwijdte van meer dan 45,75 m. (150 voet) heeft, een wit licht aan elke zijde om de maximum wijdte aan te geven en zoveel als praktisch mogelijk zichtbaar over de gehele horizon op een afstand van tenminste een zeemijl.

h) Een watervliegtuig, dat aan de grond zit, moet een ankerlicht of de ankerlichten voeren als omschreven onder f) en g) en bovendien mag het twee rode lichten loodrecht onder elkander op een onderlinge afstand van tenminste 0,91 m. (3 voet) voeren, zo geplaatst dat zij over de gehele horizon zichtbaar zijn.

Regel 12.

Elk vaartuig of watervliegtuig op het water mag, indien het nodig is om de aandacht te trekken, behalve de lichten welke het krachtens deze Regelen voeren moet, een stakellicht tonen of gebruik maken van een knalsein of ander doeltreffend geluidsein, hetwelk niet voor een ander elders in deze Regelen voorgeschreven sein kan worden gehouden.

Règle 13.

a) Rien, dans les présentes Règles ne doit gêner l'exécution de prescriptions spéciales édictées par un Gouvernement quelconque quant à un plus grand nombre de feux de positions ou de signaux à mettre à bord des bâtiments de guerre, des navires naviguant en convois, ou des hydravions amerris; non plus que l'emploi de signaux de reconnaissance adoptés par les armateurs avec l'autorisation de leurs Gouvernements respectifs dûment enregistrés et publiés.

b) Toutes les fois que le Gouvernement intéressé considère qu'un navire de la marine de guerre ou tout autre navire militarisé, ou qu'un hydravion améri de construction spéciale ou affecté à des buts spéciaux ne peut se conformer à toutes les dispositions de l'un quelconque des présentes Règles en ce qui concerne le nombre, l'emplacement, la portée ou le secteur de visibilité des feux ou des marques, sans gêner les fonctions militaires du navire ou de l'hydravion, ce navire ou cet hydravion doit se conformer à telles autres dispositions relatives au nombre, à l'emplacement, à la portée ou au secteur de visibilité des feux ou marques jugés par son Gouvernement susceptibles, dans ces cas, de permettre d'appliquer ces règles d'aussi près que possible.

Règle 14.

Tout navire faisant route à la voile et en même temps au moyen d'une machine, doit porter, de jour, à l'avant, à l'endroit où il sera le plus apparent, un cône noir d'au moins 0.61 m. (ou 2 pieds) de diamètre à la base, la pointe en haut.

Règle 15.

a) Tout navire à propulsion mécanique doit être pourvu d'un sifflet d'une sonorité suffisante, actionné par la vapeur ou par tout autre moyen 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. L'un et l'autre suffisamment puissants. Tout navire à voiles d'un tonnage brut de 20 tonneaux et au-dessus doit avoir un cornet de brume et une cloche comme défini plus haut.

b) Pour les navires faisant route, tous les signaux prescrits dans le présent article doivent être émis :

(i) au moyen du sifflet à bord des navires à propulsion mécanique ;

(ii) au moyen du cornet de brume à bord des navires à voiles ;

(iii) au moyen du sifflet ou du cornet de brume à bord des navires remorqués.

c) Tant de jour que de nuit, par temps de brume, de brouillard, de bruine, de neige ou pendant les forts grains de pluie ainsi que dans toutes autres conditions limitant de la même manière la visibilité, les signaux prescrits par la présente règle seront employés comme suit :

(i) tout navire à propulsion mécanique ayant de l'erre doit faire entendre un son prolongé à des intervalles de 2 minutes au plus ;

(ii) tout navire à propulsion mécanique faisant route, mais stoppé et n'ayant pas d'erre, doit faire entendre, à des intervalles ne dépassant pas 2 minutes, deux sons prolongés séparés par un intervalle d'une seconde environ ;

Regel 13.

a) Deze Regelen beletten noch het opvolgen van bijzondere bepalingen, door een Regering van een land gemaakt, met betrekking tot het voeren van aanvullende positielichten en seinlichten voor oorlogsvaartuigen, voor vaartuigen in convooi, of watervliegtuigen op het water, noch het tonen van door reders aangenomen verkenningseinen, welke door hun onderscheidenlijke Regeringen zijn toegestaan en behoorlijk ingeschreven en bekend zijn gemaakt.

b) Indien de betrokken Regering van mening is, dat een oorlogsschip of ander militair vaartuig of watervliegtuig van bijzondere constructie of bestemd voor bijzondere doeleinden niet volledig kan voldoen aan de voorschriften van een dezer Regelen, voorzoveel betreft het aantal, de plaats, de zichtbaarheid of de schijningshoek van lichten of figuren zonder met de militaire functie van het vaartuig of van het watervliegtuig in botsing te komen, moet zulk een vaartuig of watervliegtuig, voorzoveel betreft het aantal, de plaats, de zichtbaarheid of de schijningshoek van lichten of figuren voldoen aan andere voorschriften, welke de Regering als het meest overeenkomende met deze Regelen met betrekking tot dat vaartuig of watervliegtuig acht te zijn.

Regel 14.

Een vaartuig, dat onder zeil is, doch tevens werktuiglijk wordt voortbewogen, moet overdag vooruit, daar, waar deze het best gezien kan worden, een zwarte kegel met de punt naar boven, met een grondvlak van niet minder dan 0.61 m. (2 voet) middellijn, voeren.

Regel 15.

a) Een werktuiglijk voortbewogen vaartuig moet voorzien zijn van een deugdelijke fluit, werkend door middel van stoom of een stoomvervangend middel, zo geplaatst, dat het geluid niet wordt onderschept door enige hinderenis, van een deugdelijke werktuiglijk gedreven misthoorn en tevens van een deugdelijke klok. Een zeilvaartuig van 20 ton en groter moet voorzien zijn van een soortgelijke misthoorn en klok.

b) Alle seinen, in deze Regel voorgeschreven voor vaartuigen, welke varende zijn, moeten worden gegeven :

(i) door werktuiglijk voortbewogen vaartuigen op de fluit ;

(ii) door zeilvaartuigen op de misthoorn ;

(iii) door gesleept wordende vaartuigen op de fluit of de misthoorn.

c) Gedurende mist, nevelachtig weer, sneeuwval, zware regenbuien of elke andere toestand, die in gelijke mate de zichtbaarheid vermindert, moeten zowel overdag als des nachts, de in deze Regel voorgeschreven seinen als volgt gegeven worden :

(i) een werktuiglijk voortbewogen vaartuig, hetwelk vaart door het water loopt, moet, met tussenpozen van niet meer dan twee minuten, een lange stoot geven ;

(ii) een werktuiglijk voortbewogen vaartuig, dat varende is, moet, wanneer het gestopt ligt en geen vaart door het water loopt, met tussenpozen van niet meer dan twee minuten, twee lange stoten, gescheiden door een tussenpoos van ongeveer één seconde, geven ;

(iii) 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 ;

(iv) tout navire au mouillage doit sonner la cloche rapidement pendant cinq secondes environ, à des intervalles n'excédant pas une minute. Sur des navires d'une longueur supérieure à 106,75 m. (ou 350 pieds), 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 et le timbre ne peuvent être confondus avec ceux de la cloche. Tout navire au mouillage peut en outre, conformément à la Règle 12, faire entendre trois sons consécutifs, à savoir, un son bref suivi d'un son prolongé et d'un son bref, pour signaler sa position et la possibilité d'une collision à un navire qui s'approche ;

(v) tout navire qui remorque, tout navire employé à poser ou à relever un câble sous-marin ou une bouée, tout navire faisant route et ne pouvant s'écarter de la route d'un navire qui s'approche parce qu'il n'est pas maître de sa manœuvre ou est incapable de manœuvrer comme l'exige le présent Règlement, doit, au lieu des signaux prescrits aux paragraphes (i), (ii) et (iii), faire entendre à des intervalles ne dépassant pas 1 minute, trois sons consécutifs, à savoir, un son prolongé suivi de deux sons brefs ;

(vi) un navire remorqué ou, s'il en est remorqué plus d'un, le dernier navire du convoi seulement, s'il a un équipage à bord, doit faire entendre à des intervalles ne dépassant pas 1 minutes, quatre sons consécutifs, à savoir, un son prolongé suivi de trois sons brefs. Dans la mesure du possible, ce signal sera émis immédiatement après le signal donné par le navire remorqueur ;

(vii) tout navire échoué doit émettre le signal prescrit à l'alinéa (iv) et, de plus, devra faire entendre trois sons de cloche séparés et distincts immédiatement avant et après chaque signal ;

(viii) les navires de moins de 20 tonnes, les embarcations à avirons et les hydravions amerris, ne sont pas astreints à émettre les signaux mentionnés ci-dessus ; mais s'ils ne le font pas, ils doivent émettre tout autre signal phonique d'une intensité suffisante à des intervalles ne dépassant pas 1 minute ;

(ix) tout bâtiment de pêche en train de pêcher, d'un tonnage brut égal ou supérieur à 20 tonnes, doit faire entendre à des intervalles ne dépassant pas 1 minute, un son, suivi d'un tintement de cloche. Ce navire peut également faire entendre, à la place de ces signaux, un son consistant en une série de plusieurs notes alternativement aiguës et graves.

Règle 16.

La vitesse doit être modérée par temps de brume, etc.

(a) Tout navire ou hydravion hydroplanant se trouvant dans une zone de brume, brouillard, bruine, neige, ou forts grains de pluie, ainsi que dans toutes autres conditions limitant de la même manière la visibilité, doit marcher à une vitesse modérée, en tenant attentivement compte des circonstances et des conditions existantes.

(iii) een zeilvaartuig, dat varende is, moet, met tussenpozen van niet meer dan een minuut, één stoot geven als het over bakboord bij de wind ligt, twee stoten na elkander als het over stuurboord bij de wind ligt en drie stoten na elkander als het de wind achterlijker dan dwars heeft ;

(iv) een vaartuig, dat ten anker ligt, moet, met tussenpozen van niet meer dan één minuut, gedurende ongeveer vijf seconden snel de klok luiden. Aan boord van vaartuigen met een lengte van meer dan 106,75 m. (350 vc t) moet de klok op het voorschip worden geluid en bovendien moeten op het achterschip door middel van een gong of ander instrument, waarvan de toon en het geluid niet met die van de klok kunnen worden verward, met tussenpozen van niet meer dan één minuut, gedurende ongeveer vijf seconden geluidseinen worden gegeven. Elk vaartuig, ten anker liggend, mag daarenboven, in overeenstemming met Regel 12, drie opeenvolgende stoten geven, te weten één korte, één lange en één korte stoot, om een naderend vaartuig kennis te geven van zijn plaats en te waarschuwen voor de mogelijkheid van aanvaring ;

v) een vaartuig, dat sleept, een vaartuig bezig met het leggen of lichten van een onderzeese kabel of navigatiemerk en een vaartuig, dat varende is en voor een naderend schip niet uit de weg kan gaan, omdat het niet, of niet op de wijze als in deze Regelen wordt geëist, kan manœvreren, moet, in plaats van de in deze Regel onder (i), (ii) en (iii) voorgeschreven seinen, met tussenpozen van niet meer dan één minuut, drie opeenvolgende stoten geven, namelijk één lange stoot gevolgd door twee korte stoten ;

(vi) een vaartuig, dat gesleept wordt, of, indien meer dan één vaartuig wordt gesleept, alleen het laatste vaartuig van de sleep, moet, indien het bemand is, met tussenpozen van niet meer dan één minuut, vier stoten achter elkander geven, te weten één lange stoot gevolgd door drie korte stoten. Indien mogelijk moet dit sein gegeven worden onmiddellijk na het door het slepende vaartuig gegeven sein ;

(vii) een vaartuig, dat aan de grond zit, moet het sein geven onder (iv) voorgeschreven en bovendien drie van elkander gescheiden, duidelijke slagen op de klok onmiddellijk vóór en onmiddellijk na zulk sein ;

(viii) een vaartuig van minder dan 20 ton, een roeiboort of een watervliegtuig op het water, is niet verplicht de bovengenoemde seinen te geven, doch, indien het deze niet geeft, moet het een ander goed hoorbaar geluidsein geven met tussenpozen van niet meer dan één minuut ;

(ix) een vaartuig van 20 ton of meer moet, wanneer het vissende is, met tussenpozen van niet meer dan één minuut een stoot geven gevolgd door het luiden van de klok, of het mag, in plaats van deze seinen een geluidsein, bestaande uit een serie van verscheidene afwisselend hoge en lage tonen, geven.

Regel 16.

De snelheid der vaartuigen gedurende mist, enz., moet matig zijn.

a) Elk vaartuig of elk zich op het water voortbewegend watervliegtuig, moet gedurende mist, nevelachtig weer, sneeuwval, zware regenbui of elke andere toestand, die op gelijke wijze de zichtbaarheid vermindert, een matige vaart lopen, daarbij zorgvuldig rekening houdende met de bestaande omstandigheden en toestanden.

b) Tout navire à propulsion mécanique entendant, dans une direction qui lui paraît être sur l'avant du 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.

PARTIE C. — REGLES DE BARRES ET DE ROUTE

Préliminaires.

1. *Toute manœuvre décidée en application ou par suite de l'interprétation des présentes Règles doit être exécutée franchement, largement à temps et comme doit le faire un bon marin.*

2. *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.*

3. *Les marins doivent tenir compte du fait qu'un hydravion qui amerrit ou décolle ou qui manœuvre dans des conditions atmosphériques défavorables peut se trouver dans l'impossibilité de modifier au dernier moment la manœuvre qu'il a envisagée.*

Règle 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 du navire qui est au plus près ;

b) Tout navire qui court au plus près bâbord amures doit s'écarter de la route du 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.

Règle 18.

a) Lorsque deux navires à propulsion mécanique 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.

Cette Règle ne s'applique qu'au 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 ; elle 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 cette Règle sont ceux dans lesquels chacun des deux bâtiments a le cap l'un sur l'autre, ou presque l'un sur l'autre, en d'autres termes, les cas dans lesquels, pendant le jour, chaque bâtiment

b) Een werktuiglijk voortbewogen vaartuig, dat, in een richting naar het voorkomt voorliker dan dwars, het mistsein hoort van een vaartuig, waarvan het de positie niet met zekerheid kent, moet, voorzoveel de omstandigheden dit toelaten, de machines stoppen en vervolgens voorzichtig manœuvreren tot het gevaar voor aanvaring is geweken.

DEEL C. — REGELEN BETREFFENDE HET UITWIJKEN

Inleiding.

1. *Bij het nakomen en uitleggen van deze Regelen moet elke handeling positief zijn en ruim bijtijds worden genomen met behoorlijke inachtneming van de eisen van goede zeemanschap.*

2. *Gevaar voor aanvaring kan, indien de omstandigheden het toelaten, worden vastgesteld door zorgvuldig de kompaspeiling van een naderend vaartuig te volgen. Verandert die peiling niet merkbaar, dan moet aangenomen worden, dat gevaar voor aanvaring bestaat.*

3. *Zeevarenden moeten bedenken, dat waterluigetuigen bij het landen of opstijgen, of manœuvrerende onder slechte weersomstandigheden, in de onmogelijkheid kunnen verkeren hun voorgenomen manœuvre op het laatste oogenblik te veranderen.*

Regel 17.

Wanneer twee zeilvaartuigen elkander benaderen, zodanig, dat gevaar voor aanvaring bestaat, moet een van beide uit de weg van het andere blijven en wel als volgt :

a) Een vaartuig, dat met ruimen wind zeilt, moet uit de weg blijven van een vaartuig dat bij de wind zeilt ;

b) Een vaartuig, dat over stuurboord bij de wind ligt, moet uit de weg blijven van een vaartuig, dat over bakboord bij de wind ligt ;

c) Indien beide vaartuigen met ruime wind zeilen, doch over verschillende boegen liggen, moet het vaartuig, dat over stuurboord ligt, uit de weg blijven van het vaartuig, dat over bakboord ligt ;

d) Indien beide vaartuigen met ruime wind zeilen en over dezelfde boeg liggen, moet het loefwaartse vaartuig uit de weg blijven van het lijwaartse vaartuig ;

e) een vaartuig, dat vóór de wind zeilt, moet uit de weg van het andere vaartuig blijven.

Regel 18.

a) Wanneer twee werktuiglijk voortbewogen vaartuigen recht of bijna recht tegen elkander insturen, zodanig, dat dit gevaar voor aanvaring medebrengt, moeten beide naar stuurboord van koers veranderen, zodat zij elkander aan bakboordzijde voorbij varen.

Deze Regel is alleen van toepassing in gevallen, dat vaartuigen zodanig recht of bijna recht tegen elkander insturen, dat dit gevaar voor aanvaring medebrengt en is niet van toepassing op twee vaartuigen, welke, indien zij beide hun koers vervolgen, van elkander vrij lopen.

Deze Regel is dus alleen van toepassing, wanneer elk der beide vaartuigen recht of bijna recht tegen het andere instuurt, met andere woorden, wanneer overdag elk vaartuig de masten van het andere vaartuig met zijn eigen

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 même alignement que les siens ; 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, pendant le jour, au cas où un navire en aperçoit un autre droit devant lui et coupant sa route, ni, pendant la nuit, au cas où chaque bâtiment présentant son feu rouge voit le feu de même couleur de l'autre, ou 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 un 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.

b) Pour l'application de la présente Règle ainsi que des Règles 19 à 29 incluse (à l'exception de la Règle 20 b), tout hydravion améri doit être considéré comme un navire et l'expression « navire à propulsion mécanique » doit être interprétée en conséquence.

Règle 19.

Lorsque deux navires à propulsion mécanique font des routes qui se croisent, de manière à faire craindre une collision, le navire qui voit l'autre par tribord doit s'écarter de la route de cet autre navire.

Règle 20.

a) Lorsque deux navires, l'un à propulsion mécanique et l'autre à voiles, courent de manière à risquer de se rencontrer, le navire à propulsion mécanique doit s'écarter de la route du navire à voiles sauf exceptions prévues aux articles 24 et 26.

b) Un hydravion améri doit, autant que possible, se tenir à l'écart de tout navire et éviter de gêner sa navigation. Toutefois, lorsqu'il y a danger de collision, cet hydravion doit se conformer aux présentes Règles.

Règle 21.

Lorsque d'après les présentes Règles, l'un des deux navires doit changer sa route, l'autre navire doit conserver la sienne et maintenir sa vitesse. Quand, pour une cause quelconque, ce dernier navire se trouve tellement près de l'autre qu'une collision ne peut être évitée par la seule manœuvre du navire qui doit laisser la route libre, il doit de son côté faire telle manœuvre qu'il jugera la meilleure pour éviter la collision (voir les Règles 27 et 29).

Règle 22.

Tout navire qui est tenu d'après les présentes 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.

Règle 23.

Tout navire à propulsion mécanique qui est tenu d'après les présentes 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.

masten in één lijn of nagenoeg in één lijn ziet, of wanneer des nachts elk vaartuig zich in zodanige positie bevindt, dat het de beide zijdelichten van het andere vaartuig ziet.

Deze Regel is niet van toepassing, indien overdag een vaartuig een ander recht vooruit ziet, waarvan de koers de zijne kruist, noch indien des nachts het rode licht van het ene vaartuig gekeerd is naar het rode licht van het andere of het groene licht van het ene vaartuig gekeerd is naar het groene licht van het andere, noch indien des nachts een rood licht zonder een groen of een groen licht zonder een rood, recht vooruit wordt gezien of de beide gekleurde lichten in elk andere richting dan recht vooruit worden gezien.

b) Voor de toepassing van deze Regel en van de Regelen 19 tot en met 29, met uitzondering van Regel 20 onder b), moet een watervliegtuig op het water, als een vaartuig worden beschouwd en moet de uitdrukking, werktuiglijk voortbewogen vaartuig dienovereenkomstig worden uitgelegd.

Regel 19.

Wanneer de koersen van twee werktuiglijk voortbewogen vaartuigen elkander kruisen, zodanig, dat dit gevaar voor aanvaring medebrengt, moet het vaartuig, dat het andere aan stuurboordzijde van zich heeft, uit de weg blijven van dat andere vaartuig.

Regel 20.

a) Wanneer een werktuiglijk voortbewogen vaartuig en een zeilvaartuig zodanige koersen sturen, dat dit gevaar voor aanvaring medebrengt, moet het werktuiglijk voortbewogen vaartuig uit de weg blijven van het zeilvaartuig.

b) Een watervliegtuig op het water moet in het algemeen goed vrij blijven van alle vaartuigen en moet vermijden hun navigatie te bemoeilijken. Wanneer er echter gevaar van aanvaring bestaat, moet het deze Regelen naleven.

Regel 21.

Wanneer volgens deze Regelen van twee vaartuigen één vaartuig uit de weg van het andere moet blijven, moet dit andere zijn koers en zijn vaart behouden. Indien tengevolge van enige oorzaak laatstgenoemd vaartuig zich zo dicht bij het andere bevindt, dat aanvaring door een handeling van het vaartuig, dat uit de weg moet blijven, alléén niet kan worden vermeden, moet het mede zodanig manoeuvreren, als het beste kan bijdragen om aanvaring te vermijden. (Zie Regelen 27 en 29.)

Regel 22.

Elk vaartuig, dat volgens deze Regelen verplicht is uit de weg van een ander vaartuig te blijven, moet, wanneer de omstandigheden het toelaten, vermijden vóór het andere vaartuig over te lopen.

Regel 23.

Elk werktuiglijk voortbewogen vaartuig, dat volgens deze Regelen verplicht is uit de weg van een ander vaartuig te blijven, moet, wanneer het dit andere vaartuig nadert, zo nodig zijn vaart verminderen, stoppen of achteruitslaan.

Règle 24.

a) Quelles que soient les prescriptions des présentes Règles tout navire qui en rattrape un autre doit s'écarter de la route de ce dernier.

b) Tout navire qui se rapproche d'un autre en venant d'une direction de plus de 2 quarts (22,5°) 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 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 navires ne pourra faire considérer le navire qui rattrape l'autre comme croisant la route de ce dernier au sens propre des présentes 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.

c) Si le navire qui en rattrape un autre ne peut pas toujours reconnaître avec certitude s'il est sur l'avant ou sur l'arrière de cette direction par rapport à ce dernier, il 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.

Règle 25.

a) Tout navire à propulsion mécanique faisant route dans les passes étroites doit, quand la prescription est d'une exécution possible et sans danger, prendre la droite du chenal ou du milieu du passage.

b) Lorsqu'un navire à propulsion mécanique s'approche d'un coude dans une passe étroite où il ne peut voir un autre navire à propulsion mécanique s'approchant en sens inverse, le premier navire doit, au moment où il arrive à la distance d'un demi-mille du coude, faire entendre un son prolongé de son sifflet. Tout navire à propulsion mécanique entendant ce signal de l'autre côté du coude, doit répondre par un signal analogue. Qu'il ait ou non entendu un signal en réponse au sien, le premier navire doit passer ce coude avec précaution et en conservant une bonne veille.

Règle 26.

Tout navire qui ne pêche pas lorsqu'il fait route doit s'écarter de la route des navires pêchant avec des filets, des lignes ou des chaluts. La présente Règle ne donne pas aux bateaux en pêche le droit d'obstruer un chenal fréquenté par des navires autres que des bateaux de pêche.

Règle 27.

En appliquant et en interprétant les présentes Règles, on doit tenir compte de tous les dangers de navigation et d'abordage, ainsi que de toutes circonstances particulières, y compris les possibilités des navires et hydravions en jeu, qui peuvent entraîner la nécessité de s'écarter des Règles ci-dessus pour éviter un danger immédiat.

PARTIE D. — DIVERS**Règle 28.**

a) Lorsque des navires sont en vue l'un de l'autre, un navire à propulsion mécanique faisant route doit, en changeant sa route conformément à l'autorisation ou aux

Regel 24.

a) Onafhankelijk van hetgeen deze Regelen voorschrijven, moet elk vaartuig, dat een ander vaartuig oploopt, uit de weg van het opgelopen vaartuig blijven.

b) Elk vaartuig, dat een ander vaartuig uit een richting van meer dan twee streken (22,5°) achterlijker dan dwars nadert, d.w.z. in zodanige positie met betrekking tot het opgelopen vaartuig, dat het des nachts geen van de beide zijdelichten van dat vaartuig zou kunnen zien, moet worden beschouwd als een oplopend vaartuig en geen daarop volgende verandering van de peiling tussen de twee vaartuigen aan het oplopende vaartuig maken tot een kruisend vaartuig als in deze Regelen bedoeld, of het ontslaan van de plicht om van het opgelopen vaartuig vrij te blijven, totdat het geheel voorbij en er vrij van is.

c) Indien het oplopende vaartuig niet met zekerheid kan vaststellen of het vóór dan wel achter bovengenoemde richting van het andere vaartuig is, moet het zich als een oplopend vaartuig beschouwen en uit de weg blijven.

Regel 25.

a) In een nauw vaarwater moet elk werktuiglijk voortbewogen vaartuig, indien het de richting van het vaarwater volgt, zo dit uitvoerbaar is en veilig kan geschieden, die zijde van het vaarwater houden, welke aan zijn stuurboordzijde ligt.

b) Wanneer een werktuiglijk voortbewogen vaartuig een bocht in een vaarwater nadert, waar een ander werktuiglijk voortbewogen vaartuig, van de tegenovergestelde zijde komende, niet kan worden gezien, moet dit vaartuig, wanneer het op een halve zeemijl afstand van de bocht is gekomen, één lange stoot op de fluit geven, welk sein door elk naderend werktuiglijk voortbewogen vaartuig, dat zich rond de bocht bevindt en het sein hoort, met eenzelfde sein moet worden beantwoord. Ongeacht het feit of een naderend vaartuig aan de andere zijde van de bocht al dan niet wordt gehoord, moet zulk een bocht met waakzaamheid en voorzichtigheid worden gerond.

Regel 26.

Vaartuigen, welke niet vissende zijn, moeten indien zij varende zijn, uit de weg blijven van alle vaartuigen, welke met netten, met lijnen of met de treil vissen. Deze Regel geeft echter aan een vissend vaartuig niet het recht om een vaarwater, dat door niet-vissende vaartuigen gebezigt wordt, te versperren.

Regel 27.

Bij het nakomen en uitleggen van deze Regelen moet behoorlijk acht gegeven worden, zowel op alle gevaren van de navigatie en van aanvaring, als op de bijzondere omstandigheden, de beperkte manoeuvreervaardigheid van vaartuigen en watervliegtuigen inbegrepen, welke ter vermijding van onmiddellijk gevaar, een afwijking van die Regelen noodzakelijk kunnen maken.

DEEL D. — DIVERSEN**Regel 28.**

a) Wanneer vaartuigen elkander zien, moet een werktuiglijk voortbewogen vaartuig, dat varende is, indien het handelt, zoals in deze Regelen is toegestaan of voorgere-

prescriptions des présentes Règles indiquer ce changement par les signaux suivants émis au moyen de son sifflet :

Un son bref pour dire : « Je viens sur tribord ».

Deux sons brefs pour dire : « Je viens sur bâbord ».

Trois sons brefs pour dire : « Mes machines sont en arrière ».

b) Lorsqu'un navire à propulsion mécanique qui, conformément aux présentes Règles, doit conserver sa route et maintenir sa vitesse, est en vue d'un autre navire et ne se sent pas assuré que l'autre navire prend les mesures nécessaires pour éviter l'abordage il peut exprimer son doute en émettant au sifflet une série rapide d'au moins cinq sons brefs. Ce signal ne doit pas dispenser un navire des obligations qui lui incombent conformément aux Règles 27 et 29 ou à toute autre Règle, ni de l'obligation de signaler toute manœuvre effectuée conformément aux présentes Règles, en faisant entendre les signaux sonores appropriés, prescrits par la présente Règle.

c) L'application des présentes Règles ne devra en aucune façon gêner celle des règles spéciales établies par le Gouvernement de toute nation concernant l'emploi de signaux supplémentaires par coups de sifflet entre navires de guerre ou navires faisant partie d'un convoi.

Règle 29.

Rien de ce qui est prescrit dans les présentes Règles ne doit exonérer un navire ou un hydravion améri, 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 navire.

Règle 30.

Réserve relative aux Règles de Navigation dans les Ports et à l'Intérieur des Terres.

Rien dans les présentes 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, y compris les plans d'eau réservés aux hydravions.

Règle 31.

Signaux de détresse.

Lorsqu'un navire ou un hydravion améri 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, à savoir :

a) Coups de canon ou autres signaux explosifs tirés à des intervalles d'une minute environ.

b) Un son continu produit par un appareil quelconque pour signaux de brume.

c) Fusées ou bombes projetant des étoiles rouges lancées une à une à de courts intervalles.

d) Un signal émis par radiotélégraphie ou par tout autre système de signalisation, se composant du groupe ... — — — du code Morse.

schreven, deze handeling kenbaar maken door de volgende seinen met zijn stoomfluit, te weten :

Een korte stoot om aan te geven : « Ik verander mijn koers naar stuurboord ».

Twee korte stoten om aan te geven : « Ik verander mijn koers naar bakboord ».

Drie korte stoten om aan te geven : « Ik sla achteruit ».

b) In alle gevallen, dat een werktuiglijk voortbewogen vaartuig, hetwelk volgens deze Regelen zijn koers en vaart moet behouden, in zicht is van een ander vaartuig en twijfelt of het andere vaartuig voldoende handelingen verricht, teneinde aanvaring te voorkomen, mag het die twijfel kenbaar maken door een sein van tenminste 5 korte stoten op de fluit in snelle opeenvolging. Het geven van dit sein ontheft het vaartuig niet van zijn verplichtingen vervat in de Regelen 27 en 29 noch van enige andere Regel, of van zijn plicht elke handeling volgens deze Regelen aan te duiden door het geven van de in deze Regel daarvoor voorgeschreven geluidseinen.

c) Niets in deze Regelen belet de uitvoering van bijzondere bepalingen, door de Regering van een land gemaakt met betrekking tot aanvullende fluitseinen tussen oorlogsschepen of in convooi varende vaartuigen.

Regel 29.

Niets in deze Regelen ontheft het vaartuig, zijn reder, kapitein of bemanning van de aansprakelijkheid voor de gevolgen van enige nalatigheid in het voeren van lichten, in het geven van seinen en in het houden van goede uitkijk of van veronachtzaming van elke voorzorgsmaatregel, welke volgens het gewone zeemansgebruik of door de bijzondere omstandigheden is geboden.

Regel 30.

Voorbehoud ten aanzien van voorschriften voor de scheepvaart in havens en binnenwateren.

Niets in deze Regelen verzet zich tegen de toepassing van bijzondere bepalingen, door de ter plaatse bevoegde autoriteiten gemaakt, met betrekking tot de vaart in de havens, op de rivieren en meren of op de binnenwateren, met inbegrip van een gereserveerd watergebied voor watervliegtuigen.

Regel 31.

Noodseinen.

Wanneer een vaartuig of een watervliegtuig op het water in nood verkeert en hulp verlangt van andere vaartuigen of van de wal moet het de volgende seinen, hetzij gezamenlijk, hetzij afzonderlijk, geven of tonen, te weten :

a) Een kanonschot of ander knalsein, afgegeven met tussenpozen van ongeveer een minuut ;

b) Een aangehouden toon met een mistseinwerktuig ;

c) Vuurpijlen of lichtkogels, welke rode sterren uitwerpen en welke één voor één met korte tussenpozen worden afgevuurd ;

d) Een sein, door middel van radiotelegrafie, of enige andere wijze van seinen uitgezonden, bestaande uit de groep ... — — — van de Morse code ;

e) Un signal radiotéléphonique consistant dans le mot : « Mayday ».

f) Le signal de détresse : N.C. du Code international.

g) Un signal de grande distance consistant en un pavillon carré ayant, au-dessus ou en-dessous, une boule ou un objet analogue.

h) Flamme sur le navire, telles qu'on peut en produire en brûlant un baril de goudron, un baril d'huile, etc.

i) Une fusée à parachute produisant un feu rouge.

Est interdit l'usage de l'un quelconque des signaux ci-dessus, sauf dans le but d'indiquer qu'un navire ou un hydravion est en détresse, ainsi que l'usage de tout signal susceptible d'être confondu avec l'un des signaux ci-dessus.

Note. — *Un signal radio a été prévu à l'usage des navires en détresse, pour déclencher l'auto-alarmer des autres navires et attirer ainsi l'attention sur les appels ou les messages de détresse. Ce signal se compose d'une série de douze traits d'une durée d'une minute : la durée de chaque trait étant de quatre secondes et l'intervalle entre deux traits consécutifs étant d'une seconde.*

Règle 32.

Tous les ordres à l'homme de barre doivent être entendus de la manière suivante :

« La barre à droite ou à Tribord », signifie : mettre le safran du gouvernail du navire à tribord.

« La barre à gauche ou à Bâbord », signifie : mettre le safran du gouvernail du navire à bâbord.

ANNEXE C

RESOLUTIONS

Résolution 1.

Transport d'un nombre de passagers dépassant les limites autorisées par la Convention.

La Conférence internationale pour la Sauvegarde de la Vie Humaine en Mer, 1948,

Reconnaissant :

Que, en conséquence de la situation créée par la Deuxième Guerre Mondiale, le nombre de passagers ayant besoin d'être transportés par mer à l'heure actuelle dépasse encore de beaucoup le nombre de places disponibles pour des passagers des navires, et qu'un certain nombre de Gouvernements signataires de la Convention internationale, 1929, pour la Sauvegarde de la Vie Humaine en Mer ont, en conséquence, été dans l'obligation d'autoriser les navires de leur pays à transporter plus de passagers que cette Convention ne leur permet de le faire.

Décide :

Que chacun des Gouvernements devrait remettre sa pratique en conformité avec les dispositions de ladite Convention aussitôt que possible et, en tout cas, le 31 décembre 1950 au plus tard.

Résolution 2.

L'Espagne.

1. En raison de la Résolution adoptée par l'Assemblée générale des Nations-Unies au cours de sa séance du 12 décembre 1946, la Conférence considère que, pour le

e) Een sein, uitgezonden door middel van radiotelefonie, bestaande uit het gesproken woord « Meedee » ;

f) Het noodsein uit het Internationaal Seinboek, aangegeven door N.C. ;

g) Een sein, bestaande uit een vierkante vlag, met daarboven of daaronder een bal of een voorwerp, dat op een bal gelijk is ;

h) Vlammen boven het vaartuig (zoals van een brandend teervat, olievat, enz.) ;

i) Een vuurpijl, die een rood valscherms licht uitwerpt.

Het is verboden bovengenoemde seinen te gebruiken, anders dan om aan te geven, dat een vaartuig of een watervliegtuig in nood verkeert, en seinen te gebruiken, welke met een der bovengenoemde seinen vervaard zouden kunnen worden.

Noot. — *Een radiosein is voorgeschreven voor gebruik door vaartuigen in nood met het doel de auto-alarmer toestellen van andere vaartuigen in werking te stellen en aldus de aandacht te vestigen op noodseinen of mededelingen. Het sein bestaat uit een serie van 12 strepen in een minuut uitgezonden, elke streep van 4 seconden duur en de duur tussen twee opeenvolgende strepen 1 seconde.*

Regel 32.

Alle bevelen aan de roerganger moeten op de volgende wijze worden gegeven : roer rechts of stuurboord, wanneer bedoeld wordt « leg het roer stuurboord » ; roer links of bakboord wanneer bedoeld wordt « leg het roer bakboord ».

BIJLAGE C.

RESOLUTIES

Resolutie 1.

Het vervoer van meer passagiers, dan volgens het Verdrag geoorloofd is.

De Internationale Conferentie ter beveiliging van mensenlevens op zee, 1948,

Erkennende :

Dat als gevolg van de door de tweede Wereldoorlog geschapen toestand het aantal passagiers, dat op het ogenblik overzee moet worden vervoerd, nog steeds belangrijk groter is dan de beschikbare passagiersruimte en dat een aantal Regeringen, welke het Internationaal Verdrag ter beveiliging van Mensenlevens op zee 1929 hebben getekend, dientengevolge genoodzaakt zijn geweest toe te staan dat passagiers in hunne schepen werden vervoerd boven de aantallen, welke in dat Verdrag zijn toegestaan,

Besluit :

Dat elke Regering zo spoedig als practisch mogelijk is en in ieder geval niet later dan 31 December 1950 hare praktijk in overeenstemming zal brengen met de eisen van bedoeld Verdrag.

Resolutie 2.

Spanje.

Gezien de Resolutie van de Algemene Vergadering van de Verenigde Naties van 12 December 1946, erkent de Conferentie, dat Spanje voor het tegenwoordige geen

moment, l'Espagne est empêchée de devenir partie à la Convention internationale pour la Sauvegarde de la Vie Humaine en Mer, 1948.

2. Toutefois, la Conférence convient que, aussitôt que la Résolution de l'Assemblée générale des Nations Unies aura été abrogée ou aura cessé d'être applicable, l'Espagne pourra devenir partie de la Convention Internationale pour la Sauvegarde de la Vie Humaine en Mer, 1948, conformément à l'article X de ladite Convention.

ANNEXE D

RECOMMANDATIONS

Partout dans les Recommandations suivantes, l'expression « la présente Convention » signifie la Convention internationale pour la Sauvegarde de la Vie Humaine en Mer, 1948.

1. *Dénonciation de la Convention internationale pour la Sauvegarde de la Vie Humaine en Mer, 1929.*

La Conférence recommande :

Que les Gouvernements acceptent la présente Convention à la date la plus rapprochée possible, et

Que les Gouvernements qui deviennent parties à la présente Convention dénoncent la Convention internationale pour la Sauvegarde de la Vie Humaine en Mer, 1929, et coopèrent de telle sorte que leurs dénonciations respectives deviennent effectives à des dates aussi proches que possibles de la date à laquelle la présente Convention entre en vigueur à l'égard des Gouvernements qui ont dénoncé la Convention de 1929, sans pourtant qu'elles la précèdent.

2. *Application spéciale des Normes de la Convention.*

La Conférence, ayant exclu les navires de charge de moins de 500 tonneaux de jauge brute et les bâtiments de pêche du champ d'application des dispositions particulières de la présente Convention, reconnaissant que les prescriptions en question de la Convention pourraient ne pas être applicables à ces navires sans modification, recommande que les Gouvernements appliquent les principes de la présente Convention à tous les navires de ce genre appartenant à leurs pays, dans la mesure où cette application est raisonnable et pratiquement réalisable.

La Conférence, reconnaissant que la cause de la Sauvegarde de la Vie Humaine en Mer sera servie si les navires disposent du plus grand nombre possible d'appareils de radio, recommande à tous les Gouvernements d'envisager la possibilité d'étendre, en y apportant toutes modifications jugées nécessaires, les prescriptions relatives aux installations radioélectriques, de manière que ces installations soient, dans la mesure du possible, installées à bord des navires, y compris les navires caboteurs et les bâtiments de pêche, non visés par la présente Convention, lorsqu'ils effectuent des voyages en haute mer.

La Conférence recommande en outre que les Gouvernements prennent des mesures pour assurer que, lorsque des navires appartenant à des pays dont les Gouvernements ne sont pas parties à la présente Convention viennent dans leurs ports, ces navires soient tenus de se conformer à des normes qui ne soient pas inférieures à celles qu'établit la présente Convention.

3. *Amendements aux dispositions de la convention relatives à la construction.*

Considérant que la Conférence a prévu la possibilité d'apporter aux Règles annexées à la présente Convention tous amendements qui se révéleraient nécessaires ou sou-

partij kan zijn van het Internationaal Verdrag ter beveiliging van mensenlevens op zee 1948.

De Conferentie komt echter overeen, dat zodra de Resolutie van de Algemene Vergadering van de Verenigde Naties zal zijn herroepen of zal ophouden van toepassing te zijn, Spanje partij kan worden van het Internationaal Verdrag ter beveiliging van mensenlevens op zee 1948, in overeenstemming met Artikel X van dat Verdrag.

BIJLAGE D.

AANBEVELINGEN

Overal waar in de volgende aanbevelingen de uitdrukking « dit Verdrag » wordt gebezigd, wordt bedoeld het Internationaal Verdrag voor de beveiliging van mensenlevens op zee 1948.

1. *Opzegging van het Internationaal Verdrag ter beveiliging van mensenlevens op zee, 1929.*

De Conferentie beveelt aan, dat de Regeringen dit Verdrag zo spoedig mogelijk zullen aannemen en dat de Regeringen, welke partijen worden van dit Verdrag het Internationaal Verdrag ter beveiliging van mensenlevens op zee 1929 zullen opzeggen en met elkander zullen samenwerken, teneinde te verzekeren, dat hun onderscheidenlijke opzeggingen van kracht worden zo dicht mogelijk bij, maar niet eerder dan op de datum, dat dit Verdrag tussen de Regeringen, die het Verdrag van 1929 opzeggen van kracht wordt.

2. *Bijzondere toepassing van de Verdragsnormen.*

De Conferentie, de vrachtschepen van minder dan 500 ten bruto inhoud en vissersvaartuigen uitgesloten hebbende van de toepassing van bepaalde voorschriften van dit Verdrag, uit overweging, dat de eisen van dit Verdrag niet zonder wijzigingen van toepassing zouden kunnen zijn op deze soorten van schepen, beveelt aan, dat de Regeringen de grondslagen van dit Verdrag op al deze tot hare landen behorende schepen zal toepassen voor zoveel dat redelijk en praktisch mogelijk is.

De Conferentie, erkennende, dat de veiligheid van mensenlevens op zee zal worden bevorderd door de verst mogelijk doorgevoerde beschikbaarstelling van radio aan boord van schepen, beveelt aan, dat alle Regeringen de mogelijkheid van uitbreiding voor wat betreft de verplichting van radioinrichtingen zullen overwegen met zulke wijzigingen als nodig zullen zijn, zodat zulke inrichtingen voor zoveel praktisch uitvoerbaar is, zullen worden medegevoerd op reizen in open zee door de schepen, kustvaartuigen en vissersvaartuigen inbegrepen, die niet vallen onder dit Verdrag.

De Conferentie beveelt verder aan, dat de Regeringen stappen zullen ondernemen, opdat, indien havens in hare landen gebruikt zullen worden door schepen, toebehorende aan landen, welke Regeringen geen partijen zijn van dit Verdrag, zulke schepen voldoen aan een standaard niet lager dan die in dit Verdrag voorgeschreven.

3. *Wijziging van de Verdragsbepalingen met betrekking tot de Constructie.*

De Conferentie, overwegende, dat zij bepalingen heeft gemaakt voor zulke wijzigingen van de voorschriften, toegevoegd aan dit Verdrag, als nodig of wenselijk zullen

haitables mais qu'elle estime que de nouveaux progrès dans l'art de la construction navale ou dans les matériaux disponibles pour la construction de navires ne devraient pas justifier l'amendement des Règles avant que la valeur de celle-ci n'ait été éprouvée; en conséquence, la Conférence

Recommande

Que les Gouvernements ou l'Organisation Maritime Consultative Intergouvernementale, dans l'application des dispositions de l'Article IX, qui leur laisse toute latitude quant à la date de l'application des Règles amendées relatives à la construction, tiennent compte de l'observation qui précède.

4. Normes de cloisonnement étanche des navires à passagers.

La Conférence a soigneusement étudié la question du compartimentage étanche des navires à passagers en s'inspirant des résultats obtenus depuis l'entrée en vigueur de la Convention pour la Sauvegarde de la Vie Humaine en Mer, 1929, et a convenu de certaines prescriptions supplémentaires destinées à assurer une sécurité plus grande. Elle reconnaît toutefois que la question du compartimentage étanche mérite un examen continu, particulièrement en ce qui concerne l'emploi de la formule du Critérium de Service, à l'aide de laquelle sont déterminés les facteurs de compartimentage applicable aux navires.

En conséquence, la Conférence recommande aux Administrations de continuer l'étude de ce sujet et de se communiquer de temps à autre les résultats de leurs recherches par l'intermédiaire de l'Autorité chargée de la distribution d'informations sur des questions régies par la présente Convention.

5. Stabilité du navire intact.

La Conférence a examiné la nécessité et la possibilité pratique de l'adoption de Règles relatives à la stabilité du navire intact. Dans la mesure où les Règles adoptées relativement à la stabilité après avarie auront une influence sur la stabilité du navire intact, la Conférence estime qu'il est nécessaire, avant d'établir des règles supplémentaires à la stabilité du navire intact, de déterminer plus avant la mesure dans laquelle de telles Règles sont nécessaires.

La Conférence recommande, toutefois, que les différents Gouvernements procèdent à une étude plus approfondie de la stabilité du navire intact et échangent des renseignements à ce sujet.

6. Ouvertures dans les cloisons et le bordé extérieur.

La Conférence reconnaît l'inconvénient que présentent les ouvertures pratiquées dans le bordé extérieur des navires et dans les cloisons étanches transversales principales, qui peuvent parfois être ouvertes en mer, mais la Conférence n'estime pas qu'il soit pratiquement possible d'adopter, en ce qui concerne ces ouvertures, des règles internationales plus rigoureuses que celles qui figurent dans la présente Convention.

La Conférence recommande toutefois que les divers Gouvernements s'efforcent tout particulièrement d'assurer que le nombre de ces ouvertures, et notamment les hublos à charnières situés au-dessous de la ligne de sur-immersion et les portes pratiquées à la partie inférieure des cloisons de la tranche des machines, ne dépasse pas le minimum prévu dans chaque cas.

blijken, van oordeel echter, dat nieuwe ontwikkeling in de scheepsbouwkunde of in de beschikbare materialen voor de scheepsbouw geen aanleiding tot wijziging van de Voorschriften moeten geven, vóórdat de waarde daarvan is bewezen;

Beveelt daarom aan :

Dat de Regeringen of de Inter-gouvernementele Maritieme Consultatieve Organisatie bij de toepassing van artikel IX, dat hen vrijheid laat met betrekking tot het tijdstip van toepassing van gewijzigde Voorschriften betreffende de constructie, de bovengenoemde factor in overweging zullen nemen.

4. Normen van Waterdichte indeling op passagiersschepen.

De Conferentie heeft zorgvuldig het onderwerp van de waterdichteindeling van passagiersschepen onderzocht in het licht van de resultaten, verkregen sinds het Internationaal Verdrag ter beveiliging van mensenevens op zee 1929 van kracht werd en heeft overeenstemming bereikt op bepaalde aanvullende eisen, opgesteld ter verzekering van grotere veiligheid. Zij erkent echter, dat het onderwerp van de waterdichte indeling voortdurende studie vereist, mede in het bijzonder de uitwerking van de formules van het criterium van dienst, waarmede de indelingsfactor van toepassing op de schepen wordt vastgesteld.

De Conferentie beveelt daarom aan, dat de Administraties de studie van dit onderwerp zullen vervolgen en de resultaten van hun studie van tijd tot tijd door middel van de Autoriteit, belast met de rondzending van inlichtingen omtrent zaken, welke onder dit Verdrag vallen, zullen uitwisselen.

5. Stabiliteit van het onbeschadigde schip.

De Conferentie heeft de noodzakelijkheid en de praktische uitvoerbaarheid van het vaststellen van Voorschriften voor de stabiliteit van onbeschadigde schepen onderzocht. Voorzoveel de regelen, welke zijn aanvaard voor de lekstabiliteit, de stabiliteit van het onbeschadigde schip beïnvloeden, is de Conferentie van mening, dat meer ervaring moet worden verkregen over de omvang, waarin aanvullende bepalingen met betrekking tot de stabiliteit van het onbeschadigde schip nodig zullen zijn, alvorens zulke bepalingen vast te stellen.

De Conferentie beveelt echter aan, dat verdere studie door de Regeringen zal worden gemaakt met betrekking tot de stabiliteit van het onbeschadigde schip en dat inlichtingen over dit onderwerp tussen de Regeringen zullen worden uitgewisseld.

6. Openingen in schotten en in het scheepsboord.

De Conferentie erkent de bezwaren verbonden aan openingen in het scheepsboord en in de waterdichte hoofddwarsschotten, welke soms in zee geopend zijn, maar de Conferentie acht het niet praktisch uitvoerbaar, internationale voorschriften betreffende deze openingen aan te nemen, welke strenger zijn, dan die, welke in dit Verdrag zijn opgenomen.

De Conferentie beveelt echter aan, dat de verschillende Regeringen bijzondere krachten aan zullen wenden om te verzekeren, dat het aantal van zulke openingen in het bijzonder van patrijspoorten beneden de indompelingsgrenslijn en van deuren beneden in de schotten van de voortstuwingsruimte, in elk geval zo klein mogelijk wordt gehouden.

7. *Panneaux d'écouilles métalliques.*

La Conférence a étudié l'emploi des panneaux d'écouille métalliques sur les ponts exposés aux intempéries.

La Conférence recommande aux Gouvernements de se communiquer les résultats de leurs expériences en ce qui concerne l'efficacité relative des panneaux d'écouille en bois et en métal pour ce qui est d'empêcher l'extension de l'incendie, à l'égard d'autres questions régies par la présente Convention.

8. *Raccords des Lances d'incendie.*

La Conférence, ayant eu connaissance des difficultés et des délais inhérents à l'emploi des installations terrestres de lutte contre l'incendie pour ce qui est des incendies se déclarant à bord des navires mouillés dans un port, en raison des différences entre les raccords des lances d'incendie se trouvant à bord des navires et ceux employés par les installations à terre, recommande que des efforts soient faits pour assurer l'uniformisation de tous raccords de ce genre par accord international.

9. *Avis de cyclones.*

La Conférence considère qu'il est plus utile de prévenir les sinistres que de porter secours après qu'un sinistre s'est produit. L'auto-alarme peut être utilisé pour cette fin.

La Conférence recommande aux Gouvernements d'autoriser certaines stations côtières choisies, équipées en radiotélégraphie, à faire précéder la diffusion initiale d'avis de cyclone urgents par le signal d'alarme dans tous les cas où cette façon de procéder est appropriée (par exemple lorsque la station elle-même se trouve près du centre ou sur le trajet présumé du cyclone). Afin de réduire au minimum les brouillages lorsque plusieurs pays se trouvent tous au voisinage d'une même zone côtière, une station côtière unique pourrait être désignée par accord entre les Gouvernements de ces pays pour effectuer ces diffusions dans la zone en cause.

10. *Fréquences.*

La Conférence attire l'attention des Gouvernements sur l'opportunité de veiller à ce que les signaux de détresse utilisant des émissions de la classe A2 puissent être perçus sur une bande de fréquence assez large.

La Conférence désire également attirer l'attention sur les dispositions du Règlement des Radiocommunications relatives aux transmissions radiotéléphoniques sur des fréquences voisines de la fréquence de détresse radiotélégraphique, et souligner que ces transmissions empêcheraient le fonctionnement des appareils récepteurs d'auto-alarme utilisant le signal d'alarme défini au Règlement susvisé. La Conférence désire donc souligner l'importance, dans l'intérêt de la sauvegarde de la vie humaine en mer, d'éviter l'emploi des transmissions radiotéléphoniques dans le voisinage de la fréquence de détresse, sauf dans les cas d'urgence.

11. *Ecoute des Appels de détresse, etc.*

La Conférence, reconnaissant l'importante contribution apportée par les installations côtières de radio à la sauvegarde de la vie humaine en mer, recommande :

1. que les Gouvernements étudient l'établissement et le maintien, dans la mesure où cela est pratiquement possible pendant les heures de service, d'une écoute continue sur la fréquence de détresse prescrite par le Règle-

7. *Metalen luiken.*

De Conferentie heeft het gebruik van metalen luiken op aan weer en wind blootgestelde dekken nagegaan.

De Conferentie beveelt de Regeringen aan inlichtingen omtrent haar ervaring ten aanzien van de deugdelijkheid van metalen, onderscheidenlijk houten luiken voor het tegengaan van de verspreiding van brand en andere onder dit Verdrag vallende onderwerpen uit te wisselen.

8. *Brandslangkoppelingen.*

De Conferentie, kennis gekregen hebbende, dat moeilijkheden en vertraging worden ondervonden bij het gebruik van brandbestrijdingsmiddelen van de wal bij bestrijding van branden aan boord van in havens liggende schepen ten gevolge van verschillen tussen de scheepsbrandslangkoppelingen en die, welke aan de wal worden gebezigd, beveelt aan pogingen aan te wenden om bij internationale overeenkomst de normalisatie van al dergelijke koppelingen te verzekeren.

9. *Waarschuwingen voor cyclonen.*

De Conferentie is van oordeel, dat het beter is een ramp te voorkomen, dan uitsluitend hulp te verlenen en dat gebruik mag worden gemaakt van het autoalarmtoestel om rampen te voorkomen.

De Conferentie beveelt de Regeringen aan uitgezochte kustradiotelegraafstations toe te staan de aanvangsomroep van dringende waarschuwingen van cyclonen vooraf te laten gaan door het alarmsignaal, wanneer zulk een handelwijze gewenst is (bv.: indien het station zelf dichtbij het centrum of bij de vermoedelijke weg van de cycloon is gelegen).

Teneinde daar waar meer landen dichtbij elkander rond een zeegebied zijn gelegen, hinder zo klein mogelijk te doen zijn, kan bij overeenkomst tussen de Regeringen één enkel kuststation worden aangewezen om deze omroep voor het gebied te verzorgen.

10. *Frequenties.*

De Conferentie vestigt de aandacht van de Regeringen op de wenselijkheid te verzekeren, dat radiotelegrafische noodseinen, onder gebruikmaking van de klasse van uitzending A 2, over een voldoende brede frequentie-band krachtdadig zijn.

De Conferentie wenst ook de aandacht te vestigen op de bepalingen van het Radio-Règlement met betrekking tot radiotelefonische uitzendingen op frequenties in de nabijheid van de radiotelegrafische frequentie voor noodseinen en er op te wijzen, dat dergelijke uitzendingen de auto-alarmtoestellen, werkende op het in dat Règlement vastgestelde alarmsein, onwerkzaam kunnen maken. De Conferentie wenst daarom, in het belang van de veiligheid van mensenlevens op zee, met nadruk te wijzen op de belangrijkheid van het gebruik van radiotelefonische uitzendingen in de buurt van de frequentie voor noodseinen te vermijden, behalve in noodgevallen.

11. *Luisteren naar noodseinen, enz.*

De Conferentie, van oordeel, dat radiokuststations belangrijke bijdragen tot de veiligheid van mensenlevens op zee leveren, beveelt aan :

1. dat de Regeringen op de radiotelegrafische kuststations welke werken in de midden frequentie-band, de instelling en de handhaving voor zoveel als praktisch mogelijk is gedurende de diensturen, van een voortdurende

ment des Radiocommunications, par opérateur qualifié employant des moyens acoustiques, dans des stations côtières de radiotélégraphie émettant sur les bandes des fréquences moyennes;

2. que les Gouvernements étudient l'établissement et le maintien, dans la mesure où cela est possible pendant les heures de service, d'une écoute continue sur la fréquence de la radiotélégraphie à haute fréquence prescrite par le Règlement des Radiocommunications, à l'intention des embarcations rescapées, par un opérateur qualifié employant des moyens acoustiques dans une au moins des stations radiotélégraphiques côtières soumises à leur juridiction, qui travaillent dans les bandes des hautes fréquences;

3. que, afin d'encourager, pour des fins de sécurité, l'installation d'équipements de radiotéléphonie sur les petits navires, chaque Gouvernement, dans la mesure du possible, s'efforce d'établir ou d'encourager l'établissement de stations côtières de radiotéléphonie travaillant sur les bandes de téléphonie des fréquences moyennes;

4. que chaque Gouvernement, tenant compte de la zone desservie par ses stations côtières de radiotéléphonie, s'efforce de maintenir, pendant les heures de service, une écoute continue (par un moyen acoustique), dans la mesure du possible, dans un nombre suffisant de stations radiotéléphoniques côtières soumises à sa juridiction, afin de réduire au minimum la possibilité qu'un appel radiotéléphonique de détresse ne soit pas reçu.

12. *Utilisation dans les installations radiotéléphoniques des fréquences de détresse et des classes d'émissions à la radiotélégraphie.*

La Conférence recommande que les Gouvernements prennent en considération ce fait qu'il est désirable de pouvoir installer sur des navires non équipés de radiotélégraphie des appareils de radiotéléphonie qui puissent émettre en cas de détresse en employant la fréquence et une classe d'émissions assignées par le Règlement des Radiocommunications à des stations radiotélégraphiques pour émettre des appels de détresse, et pourvu également d'un appareil automatique de transmission du signal d'alarme.

13. *Appareil de sondage par écho.*

La Conférence recommande aux Gouvernements d'encourager le développement et l'emploi d'appareils sûrs de sondage par écho.

14. *Feux côtiers.*

La Conférence recommande que, dans la mesure du possible, des mesures soient prises par les Gouvernements intéressés pour réglementer l'emplacement et l'intensité des feux côtiers situés dans le voisinage de l'entrée des ports, afin d'assurer que ces feux ne puissent être confondus avec les feux de navigation du port, ni n'en gênent la visibilité.

15. *Transmission de messages météorologiques.*

La Conférence, reconnaissant la valeur, pour la sécurité en mer, de messages radiométéorologiques, transmis par les navires aux stations côtières prévues à cet effet, conformément à la Règle 4 du Chapitre V de la présente Convention, recommande que chaque Gouvernement s'efforce d'assurer que ces messages n'entraînent pas de frais pour le navire intéressé.

16. *Equipages.*

La Conférence, reconnaissant que la sauvegarde de la vie humaine en mer ne dépend pas seulement de la construction et de l'armement des navires, des dispositions

luisterdienst door een bevoegd radiotelegrafist, gebruik makende van acoustieke middelen, in overweging nemen;

2. dat de Regeringen eveneens in overweging nemen op tenminste één van de radiotelegrafische walstations in hun gebied, werkende in de hoog-frequentieband, een voortdurende luisterdienst door een bevoegd radiotelegrafist, gebruik makende van acoustieke middelen in te stellen en te handhaven, zoveel als praktisch mogelijk is, gedurende de diensturen, uit te oefenen op de door het Radio-Reglement voor reddingmateriaal voorgeschreven hoog frequentie voor radiotelegrafie;

3. dat, teneinde de opstelling van radiotelefooninstallatie aan boord van kleine schepen te bevorderen, iedere Regering, voor zoveel praktisch mogelijk is, zal trachten kuststations (radiotelefonische), werkende op de midden-frequentie telefoniebanden in te richten of de inrichting daarvan te bevorderen;

4. dat iedere Regering, rekening houdende met het gebied bediend door hare radiotelefoonkuststations, zal trachten een onafgebroken luisterdienst met acoustieke middelen gedurende de diensturen, voor zoveel dit praktisch mogelijk is, in een voldoende aantal van haar radiotelefoonkuststations te handhaven, teneinde de mogelijkheid, dat een radiotelefonisch noodsein niet wordt gehoord tot een minimum te beperken.

12. *Radiotelegrafische nooduitzendingen door Radiotelefooninstallaties.*

De Conferentie beveelt aan, dat de Regeringen de wenselijkheid overwegen, dat radiotelefooninstallaties op schepen zonder radio-telegrafie in staat zijn in noodgevallen uit te zenden, gebruik makende van de frequentie en van een klasse van uitzending in het Radio-Reglement bepaald voor radiotelegraafstations in noodgevallen en dat zij voorzien zijn van een automatisch seintoestel voor uitzending van het alarmsein.

13. *Echoloodingstoestellen.*

De Conferentie beveelt aan, dat Regeringen de ontwikkeling en het gebruik van betrouwbare echoloodingstoestellen zullen bevorderen.

14. *Lichten aan de wal.*

De Conferentie beveelt aan, dat de Regeringen, voor zoveel praktisch mogelijk is, stappen zullen ondernemen om de plaats en de helderheid van lichten aan de wal in de nabijheid van de haveningangen zo te regelen, dat verzekerd is, dat zulke lichten niet verwisseld kunnen worden met de lichten ten behoeve van de scheepvaart, of de zichtbaarheid daarvan kunnen verminderen.

15. *Overseinen van weerberichten.*

De Conferentie, erkennende de waarde voor de veiligheid ter zee van weerberichten door schepen overgeseind naar de passende walstations in overeenstemming met Voorschrift 4 van Hoofdstuk V van dit Verdrag, beveelt aan, dat elke Regering zal trachten te regelen, dat dergelijke berichten vrij van kosten zullen zijn voor het betrokken schip.

16. *Bemannig.*

De Conferentie, erkennende, dat de veiligheid van menselijke levens op zee niet alleen afhangt van de constructie en de uitrusting van schepen, van de maatregelen voor

prises pour prévoir toutes les aides possibles à la navigation, et celles prises pour assurer que ce secours soit porté aux navires en détresse, mais aussi de l'adoption de mesures telles que celles prévues par la Règle 13 du Chapitre V de la présente Convention, en vue d'assurer que, du point de vue de la sécurité, les navires aient un équipage suffisant en nombre et en qualité, ayant pris note de ce que :

1. l'Organisation Internationale du Travail s'est occupée de la question des équipages et a adopté des Conventions relatives à :

a) des prescriptions minima d'aptitudes professionnelles pour les capitaines et les officiers à bord des navires de la Marine marchande; et

b) la délivrance de certificats de matelots qualifiés;

2. les statuts de l'Organisation Maritime Consultative Intergouvernementale prévoient :

a) que l'Organisation doit, par l'intermédiaire du Comité de la Sécurité maritime, être chargée d'étudier, entre autres, des questions relatives aux équipages du point de vue de la sécurité;

b) que le Comité de la Sécurité maritime doit également maintenir des relations étroites avec les autres Organismes intergouvernementaux intéressés aux problèmes relatifs aux transports et aux communications et susceptibles de promouvoir les fins de l'Organisation en encourageant la sécurité de la vie humaine en mer,

RECOMMANDE :

que l'Organisation Maritime Consultative Intergouvernementale, une fois établie, et l'Organisation Internationale du Travail maintiennent entre elles la liaison la plus étroite et prennent des dispositions pour examiner en commun ce problème afin d'assurer

a) que la juridiction de l'une et de l'autre de ces Organisations en ce qui concerne la question des équipages soit clairement définie; et

b) qu'elles examinent s'il est nécessaire de proposer des normes minima internationales en ce qui concerne les équipages.

17. Radiogoniomètres de moyenne fréquence et Radiophares.

La Conférence reconnaît que la radiogoniométrie de moyenne fréquence continuera de constituer un moyen de navigation de grande valeur et recommande que les systèmes existants de radiophares utilisés avec les radiogoniomètres de moyenne fréquence à bord des navires, soient universellement maintenus à un niveau de bon fonctionnement qui ne soit pas inférieur à celui qui est actuellement prévu, et que dans certaines régions (notamment celles où sont établis ces systèmes) ces systèmes soient perfectionnés et étendus au fur et à mesure des exigences de la navigation et des occasions qui se présentent. La Conférence recommande également au Comité de la Sécurité Maritime d'étudier cette question, tout particulièrement en ce qui concerne l'adoption d'un système uniforme pour le fonctionnement et les caractéristiques des radiophares.

18. Aides radioélectriques à la Navigation.

La Conférence, reconnaissant que les progrès techniques récents en matière de radio rendent de grands services à la navigation, recommande :

a) que les Gouvernements reconnaissent qu'il importe d'adopter les nouvelles installations, dispositifs ou systè-

de de beschikbaarstelling van alle mogelijke hulpmiddelen voor de navigatie en die, welke de hulpverlening verzekert aan schepen in nood, maar ook van de aanneming van maatregelen, zoals voorgeschreven in Voorschrift 13 van Hoofdstuk V van dit Verdrag met het doel, dat alle schepen uit een oogpunt van veiligheid voldoende en deugdelijkheid zijn bemand en kennis hebbende genomen :

1. dat het Internationaal Arbeidsbureau zich met « bemanning » heeft bezig gehouden en Verdragen heeft aanvaard met betrekking tot :

a) minimum eisen van vakbekwaamheid voor kapiteins en officieren aan boord van koopvaardisschepen en

b) de getuigschriften voor volmatrozen.

2. dat de instelling van de Intergouvernementale Maritieme Consultatieve Organisatie erin voorziet, dat

a) de Organisatie, door middel van de Maritieme Veiligheidscommissie onder meer de plicht heeft de bemanningszaken uit een oogpunt van veiligheid te bezien, en

b) de Maritieme Veiligheidscommissie ook de plicht zal hebben zulke nauwe aanraking met andere intergouvernementele lichamen, welke zich met vervoer en verkeer inlaten, te onderhouden, als het doel van de Organisatie voor zoveel betreft de verbetering van de veiligheid ter zee kan bevorderen,

BEVEELT AAN :

dat de Internationale Maritieme Consultatieve Organisatie, zodra zij zal zijn gevormd en het Internationaal Arbeidsbureau zo veel mogelijk zullen samenwerken en gereedmaken voor een gezamenlijke bestudering van dit probleem, teneinde te verzekeren, dat :

a) dat rechtsgebied van elk hunner met betrekking tot « bemanning » duidelijk is omlijnd, en

b) de vraag wordt overwogen of het noodzakelijk is minimum bemanningsschalen ter internationale aanneming voor te stellen.

17. Midden-frequentie richtingzoekers en radiobakens.

De Conferentie, erkennend, dat midden-frequentie richtingzoekers een waardevol hulpmiddel voor de navigatie zal blijven, beveelt aan, de bestaande systemen van radiobakens opgesteld voor gebruik in samenwerking met midden-frequentie richtingzoekers aan boord van schepen, algemeen te handhaven op een hoogte niet beneden de tegenwoordige en dat zij in bepaalde gebieden (in het bijzonder daar, waar zulke systemen bestaan) verbeterd en uitgebreid zullen worden, zoals de navigatie nodig heeft en de gelegenheid toelaat.

Zij beveelt tevens aan, dat de Maritieme Veiligheidscommissie dit vraagstuk zal bestuderen, in het bijzonder wat betreft de aanneming van een uniform systeem voor de werkwijze en de bijzondere eigenschappen van radiobakens.

18. Radiohulpmiddelen voor de navigatie.

De Conferentie, erkennend, dat de tegenwoordige vooruitgang van de radiotechniek van groot belang voor de scheepvaart is, beveelt aan :

a) dat de Regeringen de wenselijkheid nieuwe uitrusting, toestellen of systemen, welke technische vooruitgang

mes incorporant les perfectionnements techniques du radio-guidage qui se sont avérés d'un fonctionnement utile ou nécessaire et ont fait faire des progrès à la sécurité de la navigation.

b) que les Gouvernements prennent en considération toutes les informations disponibles relatives au développement des systèmes électroniques destinés à déterminer une position, particulièrement au point de vue de leur utilisation dans leurs pays respectifs et sur les navires de leurs pays respectifs.

c) que les Gouvernements, dans le choix des systèmes d'aides aux avions et aux navires, tiennent dûment compte des avantages respectifs des divers systèmes à ces deux points de vue, et que, lorsqu'ils choisissent l'un ou l'autre de ces systèmes, susceptibles de répondre aux besoins tant des navires que des avions, ces Gouvernements s'assurent qu'il sont conçus et utilisés de façon à servir ces besoins dans toute la mesure du possible.

d) que les Gouvernements participent à l'échange régulier d'informations au sujet de l'ensemble des questions touchant au radar et aux aides radio-électriques à la navigation.

e) que le Comité de la Sécurité Maritime considère les aides radio-électriques à la navigation comme une question d'une importance capitale pour assurer une sécurité plus grande à la navigation, qu'il instaure ou poursuive les études particulières des divers aspects de cette question qui peuvent lui sembler nécessaires ou désirables, et qu'il entreprenne dans ce domaine la coordination et la distribution des informations auxquelles il est fait allusion au paragraphe d) ci-dessus.

19. Navigation à bord des navires équipés de Radar, etc.

Tout en reconnaissant que les derniers perfectionnements dans le radar et dans les aides électroniques à la navigation rendent de grands services à la marine marchande, la Conférence est d'avis que le fait d'avoir installé à bord de son navire des dispositifs de ce genre ne dégage nullement le capitaine d'un navire de l'obligation de se conformer strictement aux prescriptions des Règles Internationales pour Prévenir les Abordages en Mer, et particulièrement aux obligations contenues dans celles de ces Règles qui portent les articles 15 et 16.

la Conférence recommande aux Gouvernements d'attirer l'attention des capitaines et des officiers sur cette opinion.

20. Le Radar.

La Conférence,

RECONNAISSANT :

1. qu'un radar de bord à grand pouvoir séparateur, susceptible de répondre à des exigences minima, telles qu'elles auraient été approuvées par l'Administration, et possédant un dispositif simple et sûr de contrôle du fonctionnement général, est un appareil qui peut recevoir une large utilisation dans le domaine maritime pour la détection des obstacles au-dessus de l'eau, le pilotage et la prévention des abordages, ainsi que pour la détermination du point, dans la limite de détection d'objectifs convenables, naturels ou artificiels (actifs ou passifs).

Un radar à grand pouvoir séparateur devrait répondre notamment aux caractéristiques ci-dessous :

a) Portée minimum. Donner l'image d'un objet jusqu'à une distance minimum de 100 yards.

in radiohulpmiddelen voor de navigatie in zich houden en welke in gebruik bewezen hebben nuttig of noodzakelijk te zijn ter bevordering van de veilige navigatie, zullen erkennen;

b) dat de Regeringen alle beschikbare inlichtingen, betreffende de ontwikkeling van elektronische systemen van plaatsbepaling, in het bijzonder in verband met hun geëigendheid voor gebruik in haar landen en door haar schepen zullen bestuderen;

c) dat de Regeringen zullen zorg dragen, dat bij de keuze van systemen van hulpmiddelen voor de navigatie voor vliegtuigen en schepen acht wordt geslagen op de betrekkelijke voordelen van de verschillende systemen uit beiderlei oogpunt en dat, indien systemen worden gekozen, die dienen kunnen voor schepen en vliegtuigen, deze zo worden ingericht en gebruikt, dat zij beide noden, zoveel als practisch mogelijk is, kunnen dienen;

d) dat de Regeringen zullen deelnemen aan de regelmatige uitwisseling van inlichtingen met betrekking tot het gehele vraagstuk van radar en radio hulpmiddelen voor de navigatie;

e) dat de Maritieme Veiligheidscommissie de radiohulpmiddelen voor de navigatie als bijzonder belangrijk voor vergroting van de veiligheid voor de scheepvaart zal beschouwen en zodanige bijzondere studie van de verschillende kanten van het probleem zal aanvangen of voortzetten, als nodig of wenselijk blijkt en de coördinatie en de verspreiding van de inlichtingen op dit gebied, vermeld onder d) op zich zal nemen.

19. Navigatie van schepen, uitgerust met radar, enz.

De Conferentie, hoewel erkennende, dat de jongste vorderingen op het gebied van « radar » en elektronische navigatiemiddelen van groot nut zijn voor de scheepvaart, is niettemin van oordeel, dat de aanwezigheid aan boord van zulke inrichtingen in geen enkel opzicht de kapitein van een schip ontheft van zijn plicht de voorschriften van de Internationale Bepalingen ter voorkoming van aanvaringen op zee, en in het bijzonder de verplichtingen, vervat in de artikelen 15 en 16 van die Bepalingen, stipt na te leven.

De Conferentie beveelt aan, dat de Regeringen de aandacht van kapiteins en stuurlieden op deze mening vestigt.

20. Radar.

De Conferentie.

VAN OORDEEL :

1. dat « radar » van hoogoplossend vermogen aan boord van schepen, beantwoordend aan geschikte en goedgekeurde minimum eisen en uitgerust met een eenvoudig en betrouwbaar controle middel op de goede werking, een toestel is, dat wijde toepassingsmogelijkheden biedt in de zeevaart voor het tegengaan van aanvaringen, voor loodswezen het ontdekken van boven water gelegen hindernissen en de algemene plaatsbepaling binnen het bereik van voor het doel geschikte natuurlijke of kunstmatige vaste radardoelen (actieve of passieve).

Een radar van hoogoplossend vermogen moet onder meer de navolgende eigenschappen hebben :

a) Minimum reikwijdte. In staat zijn een beeld te geven van een doel gelegen op een minimum afstand van 91 m. (of 100 yards).

b) Pouvoir séparateur en azimut. Pouvoir détecter séparément deux objets situés à la même distance et qui ne soient pas séparés l'un de l'autre de plus de 3° en azimut.

c) Pouvoir séparateur en portée. Donner, sur la plus courte échelle de l'appareil, l'image distincte, de deux objets se trouvant dans le même azimut et qui ne soient éloignés l'un de l'autre que de 100 yards en distance.

2. qu'un radar de bord à caractéristiques réduites, généralement désigné comme radar anti-collision, destiné à détecter de gros navires, est tout à fait impropre à répondre entièrement aux besoins de la détermination du point, de la navigation côtière et du pilotage.

RECOMMANDE :

a) que les Gouvernements encouragent le développement, la fabrication, et l'installation du radar à bord de leurs navires en tenant compte de ces faits;

b) que les Gouvernements des pays dans lesquels ces appareils sont fabriqués envisagent l'éventualité de délivrer des spécifications servant à indiquer les normes désirées tant pour l'industrie que pour les acheteurs de ces appareils;

c) que les Gouvernements encouragent l'entraînement du personnel dans l'utilisation du radar à bord des navires.

21. Uniformisation du balisage.

La Conférence, tenant compte du fait que l'uniformisation des balisages, qu'elle soit régionale ou mondiale, contribuerait dans une grande mesure à la sécurité de la navigation, recommande aux Gouvernements d'uniformiser, dans la mesure du possible, les systèmes de balisage utilisés dans les différentes eaux ouvertes à la navigation internationale. Elle recommande en outre que le Comité de la Sécurité Maritime entreprenne une étude plus approfondie de la question dans un délai aussi bref que possible.

22. Transport des Marchandises dangereuses.

La Conférence reconnaît l'intérêt qui s'attache à unifier internationalement les précautions de sécurité applicables au transport des marchandises dangereuses par mer, mais étant donné le caractère complexe de la question, elle estime qu'il faudrait un temps beaucoup plus long que celui dont elle dispose pour réaliser l'accord sur un Règlement détaillé. Des règlements de ce genre existent déjà dans certains pays qui possèdent un commerce extérieur de produits chimiques, et ces règlements sont actuellement disponibles pour l'information des Gouvernements d'autres pays dans l'application des prescriptions de la Règle 3 du Chapitre VI de la présente Convention.

La Conférence recommande que le sujet fasse l'objet d'une étude approfondie, et soit traité comme une question urgente soit par le Comité de la Sécurité Maritime, soit par les représentants des Gouvernements principalement intéressés, en consultation des uns avec les autres, afin d'établir dans un délai aussi bref que possible, un Règlement international pour examen et adoption par les Gouvernements de tous les pays exportateurs de marchandises dangereuses.

La Conférence recommande en outre que l'étude plus approfondie dont le transport des marchandises dangereuses fera l'objet comprenne également l'étude, si cela est pratiquement possible, d'un système de marquage des

b) De peilingsbepaling moet zodanig zijn, dat twee doelen op dezelfde afstand gelegen en niet meer dan 3° in azimuth verschillend, als twee afzonderlijke beelden worden weergegeven.

c) De bepaling van de afstand moet zodanig zijn, dat twee zich in dezelfde richting op onderlinge afstand van 91 m. (of 100 yards) bevindende doelen op de kortste bereiksschaal als twee afzonderlijke beelden worden weergegeven.

2. dat een scheepsradar, die aan lagere eisen voldoet en algemeen bekend is als een anti-aanvarings- « radar », tegenover grote schepen, volkomen onvoldoende is voor de volledige behoeften voor plaatsbepaling en navigatie langs de kust en in loodsmansvaarwaters.

BEVEELT AAN :

a) dat de Regeringen, het bovenstaande in acht nemende, de ontwikkeling, de aanmaak en de opstelling van « radar » op haar schepen zullen aanmoedigen;

b) De Regeringen van de landen waarin zulke toestellen worden aangemaakt, de mogelijkheid van bekendmaking van specificaties, dienende als een aanwijzing van de wenselijke standaard voor de industrie en de kopers van zulke toestellen, zullen overwegen;

c) de Regeringen de oefening van personeel in het gebruik van « radar » aan boord van schepen zullen aanmoedigen.

21. Uniforme bebakening.

De Conferentie, van oordeel, dat regionale of wereld-eenvormigheid van de bebakening veel zou bijdragen tot de veiligheid van de navigatie, beveelt aan de systemen van bebakening, gebezigd in de verschillende wateren, die voor de internationale scheepvaart open staan, zoveel als practisch mogelijk is gelijk te maken. Zij beveelt tevens aan, dat verdere bestudering van dit onderwerp zo spoedig mogelijk zal zijn door de Maritieme Veiligheids Commissie zal worden ter hand genomen.

22. Vervoer van gevaarlijke goederen.

De Conferentie, erkennende het grote belang van de verzekering van internationale gelijkvormigheid van de veiligheidsvoorzorgsmaatregelen met betrekking tot het vervoer van gevaarlijke goederen overzee, is echter in verband met de uitgebreidheid van het onderwerp van oordeel, dat, om tot overeenstemming te geraken over uitgewerkte voorschriften, veel meer tijd nodig zal zijn, dan op de Conferentie beschikbaar is.

Dergelijke voorschriften bestaan reeds in bepaalde landen, die een grote uitvoer van chemicaliën hebben en deze voorschriften zijn intussen beschikbaar als leidraad voor de Regeringen van andere landen bij de toepassing van de bepalingen van Voorschrift 3 van Hoofdstuk VI van dit Verdrag.

De Conferentie beveelt aan, dat het onderwerp dringend verder wordt bestudeerd, hetzij door de Maritieme Veiligheidscommissie, hetzij in onderling overleg door vertegenwoordigers van de meest belanghebbende Regeringen, met het doel internationale voorschriften op te stellen, ter overweging en aanneming door de Regeringen van alle landen, van waar gevaarlijke goederen worden uitgevoerd.

De Conferentie beveelt tevens aan, dat verdere studie van het onderwerp ook de vraag moet inhouden of het practisch mogelijk zal zijn een systeem van merken van gevaarlijke goederen door onderscheidingszinnige beelden of

marchandises dangereuses au moyen de signes ou de dessins afin de les distinguer selon la nature du danger qu'elles constituent respectivement.

23. Coordination de la sécurité en Mer et dans les Airs.

La Conférence :

Ayant pris en considération le Rapport de la Commission préparatoire d'Experts au sujet de la Coordination de la Sécurité en Mer et dans les Airs tel qu'il a été soumis à la Conférence;

Ayant reconnu qu'il est désirable de coordonner les activités concernant la sécurité en mer et au-dessus de la mer;

Ayant tenu compte, en élaborant la présente Convention, des recommandations contenues dans le rapport susvisé et celles qui ont été soumises par les Organismes Internationaux intéressés;

Recommande que, pour atteindre le but commun de la sécurité, soit poursuivie une action concertée selon les directives proposées par le rapport.

tekeningen op te stellen, zodat zij kunnen worden onderscheiden naar de aard van het gevaar, dat zij opleveren.

23. Coördinatie van veiligheid ter zee en in de lucht.

De Conferentie :

Het rapport van de Voorbereidende Commissie van deskundigen voor de coördinatie van veiligheid ter zee en in de lucht bestudeerd hebbend;

Van oordeel, dat het wenselijk is de arbeid met betrekking tot de veiligheid op en over zee samen te bundelen;

Rekening hebbende gehouden bij het opstellen van dit Verdrag met de in het rapport vervatte aanbevelingen en met de aanbevelingen, aangeboden door de betreffende Internationale Organisaties;

Beveelt in het belang van de gemene veiligheid aan, dat de coöperatieve werkzaamheid voortgezet wordt en wordt verstevigd langs de lijnen in het rapport voorgesteld.

(152)