

JOURNAL OFFICIEL

DE LA REPUBLIQUE TOGOLAISE

PARAISANT LE 1^{er} ET LE 16 DE CHAQUE MOIS A LOME

Destinations	Abonnement 1 an		Abonnement 6 mois		ABONNEMENTS, ANNONCES ET AVIS DIVERS
	Ordinaire	Avion	Ordinaire	Avion	
Togo, France et autres pays d'expression française	1 300 frs	3 300 frs	800 frs	1 700 frs	Pour les abonnements, annonces et réclamations s'adresser à l'Editogo E.P. 891 — Tél. 21-37-18 — Lomé.
Etranger	1 600 frs	3 750 frs	900 frs	2 300 frs	
Prix du Numéro par porteur ou par Poste :					La ligne 80 frs
Togo, France et autres pays d'expression française 100 frs					Minimum 250 frs
Etranger : Port en sus					Chaque annonce répétée : moitié prix : Minimum 250 frs

DIRECTION, REDACTION ET ADMINISTRATION

CABINET DU PRESIDENT DE LA REPUBLIQUE — TELEPHONE 21-27-01 — LOME

SOMMAIRE

PARTIE OFFICIELLE

ACTES DU GOUVERNEMENT DE LA REPUBLIQUE TOGOLAISE

LOIS, ORDONNANCES, DECRETS, ARRETES ET DECISIONS

DECRETS

1989

- 7 nov. — Décret n° 89-167 ordonnant la publication de la convention internationale de 1966 sur les lignes de charges, adoptée à Londres le 5 avril 1966 par l'organisation maritime internationale 1
 Texte de la convention 2
- 7 nov. — Décret n° 89-168 ordonnant la publication de la convention internationale de 1969 sur le jaugeage des navires, adoptée le 23 juin 1969 à Londres par l'organisation maritime internationale 45
 Texte de la convention 45
- 7 nov. — Décret n° 89-169 ordonnant la publication de la convention sur le règlement international de 1972 pour prévenir les abordages en mer, adoptée à Londres le 20 octobre 1972 par l'organisation maritime internationale... 59
 Texte de la convention 59

7. nov. — Décret n° 89-170 ordonnant la publication de la convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer, adoptée à Londres le 1er novembre 1974 et le protocole de 1978 y relatif adopté à Londres le 17 février 1978 par l'organisation maritime internationale..... 74
 Pour le Texte de la Convention voir le ministère des Affaires étrangères et de la coopération.
- 7 nov. — Décret n° 89-171 ordonnant la publication de la convention internationale de 1978 sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille, adoptée à Londres le 7 juillet 1978 par l'organisation maritime internationale... 74
 Texte de la convention 75

PARTIE OFFICIELLE

ACTES DU GOUVERNEMENT DE LA REPUBLIQUE TOGOLAISE

LOIS, ORDONNANCES, DECRETS, ARRETES ET DECISIONS

DECRETS

DECRET n° 89-187 du 7 novembre 1989 ordonnant la publication de la Convention Internationale de 1966 sur les lignes de charges, adoptée à Londres le 5 avril 1966 par l'Organisation Maritime Internationale.

LE PRESIDENT DE LA REPUBLIQUE,

Sur le rapport du ministre des affaires étrangères et de la coopération ;

Vu la constitution spécialement en ses articles 15 et 43 ;

Vu la loi n° 89-07 du 2 mai 1989 autorisant la ratification de la convention internationale de 1966 sur les lignes de charges, adoptée à Londres le 5 avril 1966 par l'organisation maritime internationale ;

D E C R E T E :

Article premier — La convention internationale de 1966 sur les lignes de charges, adoptée à Londres le 5 avril 1966 par l'organisation maritime internationale et dont les instruments de ratification ont été déposés le 19 juillet 1989 sera publiée au *Journal officiel* de la République togolaise.

Art. 2 — Le ministre des affaires étrangères et de la coopération est chargé de l'exécution du présent décret qui sera publié au *Journal officiel* de la République togolaise.

Lomé, le 7 novembre 1989

Général Gnassingbé EYADEMA

CONVENTION INTERNATIONALE DE 1966
SUR LES LIGNES DE CHARGE

Les Gouvernements contractants,

DESIREUX d'établir des principes et des règles uniformes en ce qui concerne les limites autorisées pour l'immersion des navires effectuant des voyages internationaux, en raison de la nécessité d'assurer la sécurité de la vie humaine et des biens en mer ;

CONSIDERANT que le meilleur moyen de parvenir à ces fins est de conclure une Convention ;

SONT CONVENUS des dispositions suivantes :

ARTICLE 1

Obligation générale aux termes de la Convention

1) Les Gouvernements contractants s'engagent à donner effet aux dispositions de la présente Convention ainsi qu'à ses Annexes, qui font partie intégrante de la présente Convention. Toute référence à la présente Convention constitue une référence auxdites Annexes.

2) Les Gouvernements contractants s'engagent à prendre toutes les mesures qui pourront être nécessaires à la mise en œuvre des dispositions de la présente Convention.

ARTICLE 2

Définitions

Pour l'application de la présente Convention, sauf disposition contraire expresse :

1) Le terme « règles » désigne les règles figurant en annexe de la présente Convention.

2) Le terme « Administration » désigne le Gouvernement de l'Etat dont le navire bat le pavillon.

3) Le terme « approuvé » signifie approuvé par l'Administration.

4) L'expression « voyage international » désigne un voyage par mer entre un pays au quel s'applique la présente Convention et un port situé en dehors de ce pays, ou inversement. A cet égard, tout territoire dont les relations internationales sont assurées par un Gouvernement contractant ou dont l'Organisation des Nations Unies assure l'administration est considéré comme un pays distinct.

5) L'expression « navire de pêche » désigne un navire utilisé pour la capture du poisson, des baleines, des phoques, des morses, ou autres ressources vivantes de la mer.

6) L'expression « navire neuf » désigne un navire dont la quille est posée, ou qui se trouve dans un état d'avancement équivalent, à la date ou postérieurement à la date d'entrée en vigueur de la présente Convention pour chaque Gouvernement contractant.

7) L'expression « navire existant » désigne un navire qui n'est pas un navire neuf.

8) La « longueur » utilisée est égale à 96 pour cent de la longueur totale de la flottaison située à une distance au-dessus de la quille égale à 85 pour cent du creux minimum sur quille mesuré depuis le dessus de quille ou la distance entre la face avant de l'étrave et l'axe de la meche du gouvernail à cette flottaison si cette valeur est supérieure. Dans les navires conçus pour naviguer avec une quille inclinée, la flottaison à laquelle la longueur est mesurée doit être parallèle à la flottaison en charge prévue.

ARTICLE 3

Dispositions générales

1) Aucun navire soumis aux prescriptions de la présente Convention ne doit prendre la mer pour un voyage international après la date d'entrée en vigueur de la présente Convention s'il n'a été soumis à une visite, marqué et pourvu d'un Certificat international de franc-bord (1966) ou, s'il y a lieu, d'un Certificat international d'exemption pour le franc-bord conformément aux dispositions de la présente Convention.

2) Aucune disposition de la présente Convention n'interdit à une administration d'assigner à un navire un franc-bord supérieur au franc-bord minimal déterminé conformément aux dispositions de l'Annexe I.

ARTICLE 4

Champ d'application

1) La présente Convention s'applique aux navires suivants :

- a) navires immatriculés dans les pays dont le gouvernement est un Gouvernement contractant ;
- b) navires immatriculés dans les territoires auxquels s'étend la présente Convention en vertu de l'article 32 ;
- c) navires non immatriculés battant le pavillon d'un Etat dont le gouvernement est un Gouvernement contractant.

2) La présente Convention s'applique aux navires effectuant des voyages internationaux.

3) Les règles qui font l'objet de l'Annexe I sont spécialement établies pour les navires neufs.

4) Les navires existants qui ne satisfont pas entièrement aux dispositions des règles faisant l'objet de l'Annexe I ou d'une partie d'entre elles doivent au moins satisfaire aux prescriptions correspondantes moins rigoureuses que l'Administration appliquait aux navires effectuant des voyages internationaux avant l'entrée en vigueur de la présente Convention ; en aucun cas il ne peut être exigé une augmentation de leur franc-bord. Pour bénéficier d'une réduction du franc-bord tel qu'il était antérieurement, ces navires doivent remplir toutes les conditions imposées par la présente Convention.

5) Les règles faisant l'objet de l'Annexe II s'appliquent aux navires neufs et aux navires existants visés par les dispositions de la présente Convention.

ARTICLE 5

Exceptions

- 1) La présente Convention ne s'applique pas :
 - a) aux navires de guerre ;
 - b) aux navires neufs d'une longueur inférieure à 24 mètres (79 pieds) ;
 - c) aux navires existants d'une jauge brute inférieure à 150 tonneaux ;
 - d) aux yachts de plaisance ne se livrant à aucun trafic commercial ;
 - e) aux navires de pêche.
- 2) Aucune des dispositions de la présente Convention ne s'applique aux navires exclusivement affectés à la navigation :
 - a) sur les Grands Lacs d'Amérique du Nord et sur le Saint-Laurent, à l'ouest d'une loxodromie tracée du cap des Rosiers à la Pointe Ouest de l'île d'Anticosti et prolongée, au nord de l'île d'Anticosti par le méridien 63° ;
 - b) sur la mer Caspienne ;
 - c) sur le Rio de la Plata, le Parana et l'Uruguay, à l'ouest d'une loxodromie tracée de Punta Norte, Argentine à Punta del Este, Uruguay.

ARTICLE 6

Exemptions

1) Lorsque des navires effectuent des voyages internationaux entre les ports voisins de deux ou de plusieurs Etats, ils peuvent être exemptés par l'Administration de l'application des dispositions de la présente Convention, sous réserve qu'ils s'en tiennent strictement à de tels voyages, et que les gouvernements des Etats dans lesquels sont situés ces ports jugent que le caractère abrité ou les conditions du parcours entre ces ports ne justifient pas ou ne permettent pas l'application des dispositions de la présente Convention à des navires effectuant de tels voyages.

2) Une Administration peut exempter tout navire qui présente certaines caractéristiques nouvelles de l'application de toute disposition de la présente Convention qui risquerait d'entraver sérieusement les recherches visant à améliorer ces caractéristiques ainsi que leur mise en œuvre à bord des navires effectuant des voyages internationaux. Il faut cependant que ce navire satisfasse aux prescriptions que l'Administration, eu égard au service auquel le navire est

destiné, estime suffisantes pour assurer la sécurité générale du navire et qui sont jugées acceptables par les gouvernements des Etats dans lesquels le navire est appelé à se rendre.

3) L'Administration accordant une telle exemption en vertu des dispositions des paragraphes 1 et 2 du présent article en communique à l'Organisation intergouvernementale consultative de la navigation maritime (dénommée ci-après « l'Organisation ») les détails et les motifs de l'Organisation communique aux autres Gouvernements contractants pour information.

4) 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 ou de plusieurs des dispositions de la présente Convention, sous réserve qu'il satisfasse à des conditions que l'Administration estime suffisantes pour assurer sa sécurité au cours du voyage qu'il entreprend.

ARTICLE 7

Force majeure

1) Un navire qui n'est pas soumis, au moment de son départ pour un voyage quelconque, aux dispositions de la présente Convention n'est pas astreint à ces dispositions en raison d'un déroutement quelconque par rapport au parcours prévu, si ce déroutement est provoqué par le mauvais temps ou est dû à toute autre cause de force majeure.

2) Pour l'application des dispositions de la présente Convention, les Gouvernements contractants doivent prendre dûment en considération tout déroutement ou retard subi par un navire du fait du mauvais temps, ou dû à toute autre cause de force majeure.

ARTICLE 8

Equivalences

1) L'Administration peut autoriser la mise en place sur un navire d'installations, de matériaux, de dispositifs ou d'appareils, ou le recours à des dispositions particulières, qui diffèrent de ce qui est prescrit par la présente Convention, à condition de s'être assurée par des essais, ou de toute autre façon, que ces installations, matériaux, dispositifs, appareils ou dispositions sont au moins aussi efficaces que ceux qui sont prescrits par la présente Convention.

2) Toute Administration qui autorise ainsi une installation, un matériau, un dispositif ou un appareil, ou encore le recours à des dispositions particulières qui diffèrent de ce qui est prescrit par la présente Convention, en communique les caractéristiques à l'Organisation, avec un rapport sur les essais effectués, pour diffusion aux Gouvernements contractants.

ARTICLE 9

Approbation à des fins expérimentales

1) Aucune des prescriptions de la présente Convention n'empêche une Administration d'approuver des dispositions spéciales à des fins expérimentales à l'égard d'un navire auquel s'applique cette Convention.

2) Toute Administration approuvant une disposition de ce genre en communique les détails à l'Organisation pour diffusion aux Gouvernements contractants.

ARTICLE 10

Réparations, modifications et transformations

1) Un navire sur lequel sont effectués des réparations, des modifications ou des transformations, ainsi que les aménagements qui en résultent, doit continuer à satisfaire au moins aux prescriptions qui lui étaient déjà applicables. En pareil cas, un navire existant ne doit pas, en règle générale, s'écarter des prescriptions applicables à un navire neuf plus qu'il ne s'en écartait auparavant.

2) Les réparations, modifications et transformations d'une importance majeure, ainsi que les aménagements qui en résultent, devraient satisfaire aux prescriptions applicables à un navire neuf dans la mesure où l'Administration le juge possible et raisonnable.

ARTICLE 11

Zones et régions

1) Un navire auquel s'applique la présente Convention doit se conformer aux dispositions applicables à ce navire dans les zones et régions décrites à l'Annexe II.

2) Un port situé à la limite de deux zones ou régions adjacentes est considéré comme étant situé à l'intérieur de la zone ou de la région d'où arrive le navire ou vers laquelle il se dirige.

ARTICLE 12

Immersion

1) Sauf dans les cas prévus aux paragraphes 2 ou 3 du présent article, les lignes de charge appropriées, marquées sur le bordé du navire et correspondant à la saison de l'année et à la zone ou à la région dans laquelle peut se trouver le navire, ne doivent être immergées à aucun moment lorsque le navire prend la mer, pendant le voyage et à l'arrivée.

2) Quand un navire se déplace en eau douce de densité égale à un, la ligne de charge appropriée peut être immergée à une profondeur correspondant à la correction pour eau douce indiquée dans le Certificat international de franc-bord (1966). Quand la densité de l'eau n'est pas égale à un, la correction est proportionnelle à la différence entre 1,025 et la densité réelle.

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

ARTICLE 13

Visites, inspections et marques

Les visites, inspections et appositions de marques sur les navires, en application des dispositions de la présente Convention, sont effectuées et les exemptions

accordées par les fonctionnaires de l'Administration ; toutefois, l'Administration peut confier les visites, les inspections et appositions de marques, soit à des inspecteurs nommés à cet effet, soit à des organismes reconnus par elle. Dans tous les cas, l'Administration intéressée se porte pleinement garante de l'exécution complète et de l'efficacité de la visite, de l'inspection et de l'apposition des marques.

ARTICLE 14

Visites et inspections initiales et périodiques des navires

1) Tout navire est soumis aux visites et inspections définies ci-dessous :

a) Une visite avant la mise en service du navire qui comprend une inspection complète de sa structure et de ses équipements pour tout ce qui relève de la présente Convention. Cette visite permet de s'assurer que les aménagements, les matériaux et les échantillons satisfont pleinement aux prescriptions de la présente Convention.

b) Une visite périodique effectuée aux intervalles définis par l'Administration, mais au moins une fois tous les cinq ans, qui permet de s'assurer que la structure, les équipements, les aménagements, les matériaux et les échantillons satisfont pleinement aux prescriptions de la présente Convention.

c) Une inspection périodique, effectuée tous les ans dans les trois mois qui suivent ou qui précèdent la date anniversaire de la délivrance du certificat, qui permet de s'assurer que la coque ou les superstructures n'ont pas subi de modifications de nature à influencer sur les calculs servant à déterminer la position de la ligne de charge, et de s'assurer du bon état d'entretien des installations et appareils pour :

- i) la protection des ouvertures
- ii) les rambardes
- iii) les sabords de décharges
- iv) les moyens d'accès aux locaux de l'équipage.

2) Les inspections périodiques auxquelles il est fait référence à l'alinéa c) du paragraphe 1 ci-dessus sont mentionnées sur le Certificat international de franc-bord (1966), ainsi que sur le Certificat international d'exemption pour le franc-bord accordé aux navires en application des dispositions de l'article 6, paragraphe 2 de la présente Convention.

ARTICLE 15

Maintien en état après les visites

Après l'une quelconque des visites prévues à l'article 14, aucun changement ne doit être apporté sans autorisation de l'Administration à la structure, aux aménagements, aux équipements, aux matériaux ou aux échantillons ayant fait l'objet de la visite.

ARTICLE 16

Délivrances des certificats

1) Un certificat international de franc-bord (1966) est délivré à tout navire qui a été visité et marqué conformément aux dispositions de la présente Convention.

2) Un Certificat international d'exemption pour le franc-bord sera délivré à tout navire auquel il aura été accordé une exemption en vertu des dispositions du paragraphe 2 ou du paragraphe 4 de l'article 6.

3) Ces Certificats sont délivrés, soit par l'Administration, soit par un agent ou un organisme dûment autorisé par elle. Dans tous les cas, l'Administration assume la pleine responsabilité du certificat.

4) Nonobstant toute autre disposition de la présente Convention, tout certificat international de franc-bord qui est en cours de validité lors de l'entrée en vigueur de la présente Convention pour le gouvernement de l'Etat dont le navire bat le pavillon, reste valable soit pendant deux ans, soit jusqu'à la date de son expiration, si cette date est la plus rapprochée. Passé ce délai, un Certificat international de franc-bord (1966) devient exigible.

ARTICLE 17

Délivrance d'un certificat par un autre gouvernement

1) Un Gouvernement contractant peut, à la requête d'un autre Gouvernement contractant, faire visiter un navire et, s'il estime que les dispositions de la présente Convention sont observées, il délivre au navire un Certificat international de franc-bord (1966) ou en autorise la délivrance, conformément à la présente Convention.

2) Une copie du certificat, une copie du rapport de visite établi pour le calcul des francs-bords et une copie de ces calculs sont remises dès que possible au gouvernement qui a fait la demande.

3) Un certificat ainsi délivré doit comporter une déclaration établissant qu'il est délivré à la requête du gouvernement de l'Etat dont le navire bat ou battra le pavillon ; il a la même valeur et est reconnu dans les mêmes conditions qu'un certificat délivré en application de l'article 16.

4) Aucun Certificat international de franc-bord (1966) ne doit être délivré à un navire qui bat le pavillon d'un Etat dont le gouvernement n'est pas un Gouvernement contractant.

ARTICLE 18

Forme des certificats

1) Les certificats sont établis dans la langue ou les officielles de l'Etat qui les délivre. Si la langue utilisée n'est ni l'anglais ni le français, le texte comprend une traduction dans l'une de ces langues.

2) Les certificats sont conformes aux modèles figurant à l'Annexe III. La disposition typographique de chaque modèle de certificat est exactement reproduite dans tout certificat délivré ou dans toute copie certifiée conforme.

ARTICLE 19

Durée de validité des certificats

1) Le Certificat international de franc-bord (1966) est délivré pour une période dont la durée est fixée par l'Administration, sans que cette durée puisse excéder cinq ans à compter de la date de délivrance.

2) Si, après la visite périodique prévue à l'alinéa b) du paragraphe 1 de l'article 14, il ne peut être dé-

livré de nouveau certificat au navire avant l'expiration du certificat initial, l'agent ou l'organisme qui effectue la visite peut proroger la validité dudit certificat pour une période qui ne doit pas excéder cinq mois. Cette prorogation est consignée sur le certificat et elle n'est pas accordée que si aucune modification de nature à affecter le franc-bord n'a été apportée à la structure, aux équipements, aux aménagements, aux matériaux ou aux échantillons.

3) Le Certificat international de franc-bord (1966) est annulé par l'Administration dans l'un des cas suivants :

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

b) si les installations et dispositifs mentionnés à l'alinéa c) du paragraphe 1 de l'article 14 ne sont pas maintenus en état de bon fonctionnement ;

c) si le certificat ne comporte pas de visa établissant que le navire a été soumis à l'inspection prévue à l'alinéa c) du paragraphe 1 de l'article 14 ;

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

4) a) La durée de validité d'un Certificat international d'exemption pour le franc-bord délivré par une Administration à un navire bénéficiant des dispositions du paragraphe 2 de l'article 6 ne doit pas excéder cinq ans à partir de la date de délivrance. Ce certificat est soumis à une procédure de prorogation, de visas et d'annulation semblable à celle prévue par le présent article pour les Certificats de franc-bord (1966).

b) La validité d'un Certificat international d'exemption pour le franc-bord délivré à un navire bénéficiant d'une exemption au titre du paragraphe 4 de l'article 6 est limitée à la durée du voyage isolé pour lequel ce certificat est délivré.

5) Tout certificat délivré à un navire par une Administration cesse d'être valable si le navire passe sous le pavillon d'un autre Etat.

ARTICLE 20

Acceptation des certificats

Les certificats délivrés sous la responsabilité d'un Gouvernement contractant, conformément aux dispositions de la présente Convention, sont acceptés par les autres Gouvernements contractants et considérés comme ayant la même valeur que les certificats délivrés par eux-mêmes pour tout ce qui concerne les objectifs de la présente Convention.

ARTICLE 21

Contrôle

1) Tout navire auquel un certificat a été délivré en vertu de l'article 16 ou de l'article 17 est soumis, dans les ports des autres Gouvernements contractants, à un contrôle exercé par des fonctionnaires dûment autorisés par ces gouvernements. Les Gouvernements contractants veillent à ce que ce contrôle soit exercé dans la mesure où cela est raisonnable et

possible en vue de vérifier qu'il existe à bord un certificat en cours de validité. Si le navire possède un Certificat international de franc-bord (1988) en cours de validité, le contrôle a pour seul but de vérifier :

a) que le navire n'est pas chargé au-delà des limites autorisées par le certificat ;

b) que la position de la ligne de charge sur le navire correspond aux indications portées sur le certificat ;

c) que pour tout ce qui concerne les dispositions des alinéas a) et b) du paragraphe 3 de l'article 19, le navire n'a pas subi de modifications d'une importance telle qu'il ne puisse manifestement prendre la mer sans danger pour les passagers ou l'équipage.

Quand il existe à bord un Certificat international d'exemption pour le franc-bord en cours de validité, le contrôle a pour seul but de vérifier que toutes les conditions prévues dans ce certificat sont bien observées.

2) Si ce contrôle est exercé en vertu de l'alinéa c) du paragraphe 1 du présent article, son objet se limite à empêcher le navire d'appareiller avant qu'il puisse le faire sans danger pour les passagers ou l'équipage.

3) Dans le cas où le contrôle prévu au présent article donnerait lieu à une intervention de quelque nature que ce soit, le fonctionnaire chargé du contrôle informe immédiatement par écrit le Consul ou le représentant diplomatique de l'Etat dont le navire bat le pavillon de cette décision et de toutes les circonstances qui ont pu motiver cette intervention.

ARTICLE 22

Bénéfice de la Convention

Le bénéfice de la présente Convention ne peut être revendiqué en faveur d'un navire qui ne possède pas un certificat en cours de validité délivré en vertu de cette Convention.

ARTICLE 23

Accidents

1) Chaque Administration s'engage à effectuer une enquête au sujet de tout accident survenu aux navires dont elle a la responsabilité et qui sont soumis aux dispositions de la présente Convention, lorsqu'elle estime que cette enquête peut aider à déterminer les modifications qu'il serait souhaitable d'apporter à ladite Convention.

2) Chaque Gouvernement contractant s'engage à fournir à l'Organisation tous renseignements utiles sur les résultats de ces enquêtes. Les rapports ou les recommandations de l'Organisation fondés sur ces renseignements ne révèlent ni l'identité ni la nationalité des navires en cause et n'attribuent en aucune manière la responsabilité de l'accident à un navire ou à une personne, ni ne laissent présumer cette responsabilité.

ARTICLE 24

Traités et Conventions antérieurs

1) Tous les autres traités, conventions et accords concernant les lignes de charge actuellement en vi-

gueur entre les Gouvernements partis à la présente Convention, concernant leur plein et entier effet pendant la durée qui leur est désignée en ce qui concerne :

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

b) les navires auxquels s'applique la présente Convention pour tout ce qui touche aux problèmes qu'elle n'a pas expressément réglés.

2) Toutefois, dans la mesure où ces traités, conventions ou accords sont en opposition avec les prescriptions de la présente Convention qui doivent prévaloir.

ARTICLE 25

Règles spéciales résultant d'accords

Quand, conformément à la présente Convention, des règles spéciales sont établies par accord entre la totalité ou une partie des Gouvernements contractants, ces règles sont communiquées à l'Organisation qui les fait parvenir à tous les Gouvernements contractants.

ARTICLE 26

Communication de renseignements

1) Les Gouvernements contractants s'engagent à communiquer à l'Organisation et à déposer auprès de celle-ci :

a) Un nombre suffisant de modèles des certificats qu'ils délivrent conformément aux dispositions de la présente Convention, pour communication aux Gouvernements contractants.

b) Le texte des lois, décrets, ordres ou règlements et autres instruments qui auront été publiés sur les diverses questions qui entrent dans le champ d'application de la présente Convention.

c) La liste des organismes non gouvernementaux habilités à agir en leur nom en ce qui concerne les lignes de charge, pour communication aux gouvernements contractants.

2) Chaque Gouvernement contractant s'engage à communiquer, à tout autre Gouvernement contractant qui en fera la demande, les normes de résistance qu'il utilise.

ARTICLE 27

Signature, approbation et adhésion

1) la présente Convention reste ouverte pour signature pendant trois mois à compter du 5 avril 1988 et reste ensuite ouverte à l'adhésion. Les gouvernements des Etats membres de l'Organisation des Nations Unies, d'une institution spécialisée ou de l'Agence internationale de l'énergie atomique, ou parties au Statut de la Cour internationale de Justice peuvent devenir à la Convention par :

a) signature sans réserve quant à l'approbation ;

b) signature sous réserve d'approbation, suivie d'approbation ou

c) adhésion

2) L'approbation ou l'adhésion s'effectue par le dépôt auprès de l'Organisation d'un instrument d'approbation ou d'adhésion. L'Organisation informe tous les gouvernements qui ont signé la convention ou y ont adhéré, de toute nouvelle approbation ou adhésion et de la date de sa réception.

ARTICLE 28

Entrée en vigueur

1) La présente Convention entre en vigueur douze mois après la date à laquelle quinze gouvernements au moins — dont ceux de sept pays possédant chacun un tonnage global d'au moins un million de tonnes de jauge brute — ont, soit signé la Convention sans réserve, soit déposé un instrument d'approbation informe tous les gouvernements qui ont signé la présente Convention ou qui y ont adhéré de la date de son entrée en vigueur.

2) Pour les gouvernements qui déposent un instrument d'approbation de la présente Convention ou d'adhésion à celle-ci au cours de la période de douze mois prévue au paragraphe 1 du présent article, l'approbation ou l'adhésion prend effet au moment de l'entrée en vigueur de la présente Convention ou trois mois après la date de dépôt de l'instrument d'approbation ou d'adhésion si cette dernière date est plus tardive.

3) Pour les gouvernements qui déposent un instrument d'approbation de la présente Convention ou d'adhésion à celle-ci après la date de son entrée en vigueur, la Convention entre en vigueur trois mois après la date de dépôt de l'instrument d'approbation ou d'adhésion.

4) Après la date à laquelle ont été prises toutes les mesures nécessaires pour qu'un amendement à la présente Convention entre en vigueur, ou après la date à laquelle toutes les approbations nécessaires sont considérées comme recueillies en vertu de l'alinéa b) du paragraphe 2 de l'article 29 dans le cas d'un amendement par approbation unanime, tout instrument d'approbation ou d'adhésion déposé est considéré comme s'appliquant à la Convention modifiée.

ARTICLE 29

Amendements

1) La présente Convention peut être amendée sur la proposition d'un Gouvernement contractant, selon l'une des procédures prévues au présent article.

2) Amendement par approbation unanime

a) A la demande d'un Gouvernement contractant, toute proposition d'amendement à la présente Convention qu'il formule est communiquée par l'Organisation à tous les Gouvernements contractants pour examen en vue de son approbation unanime.

b) Tout amendement ainsi communiqué entre en vigueur douze mois après la date de son approbation par tous les Gouvernements contractants, à moins que ceux-ci ne conviennent d'une date plus rapprochée. Un Gouvernement contractant qui n'a pas notifié l'Organisation son approbation ou son refus de l'amendement dans un délai de trois ans à partir de la date où l'Organisation le lui a communiqué est considéré comme approuvant cet amendement.

c) Tout amendement ainsi proposé sera considéré comme rejeté s'il n'est pas approuvé dans les conditions prévues à l'alinéa b) ci-dessus trois ans après que l'Organisation l'a communiqué pour la première fois aux Gouvernements contractants.

3) Amendement après examen au sein de l'Organisation

a) A la demande d'un Gouvernement contractant, l'Organisation examine tout amendement à la présente Convention présenté par ce gouvernement. Si cette proposition est adoptée à la majorité des deux tiers des membres présents et votants du Comité de la sécurité maritime de l'Organisation, l'amendement est communiqué à tous les Membres de l'Organisation, l'Organisation et à tous les Gouvernements contractants six mois au moins avant qu'il ne soit examiné par l'Assemblée de l'Organisation.

b) S'il est adopté à la majorité des deux tiers des membres présents et votants de l'Assemblée, l'Amendement est communiqué par l'Organisation à tous les Gouvernements contractants en vue d'obtenir leur approbation.

c) L'amendement entre en vigueur douze mois après la date de son approbation par les deux tiers des Gouvernements contractants, pour tous les Gouvernements contractants, à l'exception de ceux qui avant son entrée en vigueur, font une déclaration aux termes de laquelle ils ne l'approuvent pas.

d) A la majorité des deux tiers des membres présents et votants, y compris des deux tiers des gouvernements représentés au Comité de la sécurité maritime présents et votants à l'Assemblée, celle-ci peut proposer au moment de l'adoption d'un amendement qu'il soit décidé que celui-ci revêt une importance telle que tout Gouvernement contractant faisant une déclaration en vertu de l'alinéa c) et qui n'approuve pas l'amendement dans un délai de douze mois après son entrée en vigueur cessera, à l'expiration de ce délai, d'être partie à la présente Convention. La décision est subordonnée à l'approbation préalable des deux tiers des Gouvernements contractants parties à la présente Convention.

e) Aucune des dispositions du présent paragraphe n'empêche le Gouvernement contractant qui a engagé au sujet d'un amendement à la présente Convention la procédure prévue audit paragraphe d'adopter, à tout moment, toute autre procédure qui lui paraît souhaitable en application du paragraphe 2 ou du paragraphe 4 du présent article.

4) Amendement par une conférence

a) Sur demande formulée par un Gouvernement contractant appuyée par un tiers au moins des Gouvernements contractants, l'Organisation convoque une conférence des gouvernements pour examiner les amendements à la présente Convention.

b) Tout amendement adopté par cette conférence à la majorité des deux tiers des Gouvernements contractants présents et votant est communiqué par l'Organisation à tous les Gouvernements contractants en vue d'obtenir leur approbation.

c) L'amendement entre en vigueur douze mois après la date de son approbation par les deux tiers des Gouvernements contractants, pour tous les Gouvernements contractants, à l'exception de ceux qui, avant son entrée en vigueur, font une déclaration aux termes de laquelle ils n'approuvent pas cet amendement.

d) A la majorité des deux tiers des membres présents et votants, une Conférence convoquée en vertu de l'alinéa a) ci-dessus peut spécifier, au moment de l'adoption d'un amendement, que celui-ci revêt une

importance telle que tout Gouvernement contractant faisant la déclaration prévue à l'alinéa c) ci-dessus et n'approuvant pas l'amendement dans un délai de douze mois après son entrée en vigueur, cessera, à l'expiration de délai, d'être partie à la présente Convention.

5) Tout amendement à la présente Convention qui intervient par application du présent article et qui concerne la structure des navires n'est applicable qu'aux navires dont la quille a été posée ou qui se trouvent dans un état d'avancement équivalent à la date d'entrée en vigueur de cet amendement, ou après cette date.

6) L'Organisation informe tous les Gouvernements contractants de tout amendement qui entre en vigueur en vertu du présent article, ainsi que la date à laquelle chacun de ces amendements entrera en vigueur.

7) Toute approbation ou toute déclaration faite en vertu du présent article est notifiée par écrit à l'Organisation, qui en informe tous les Gouvernements contractants.

ARTICLE 30

Dénonciation

1) 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 à compter de la date à laquelle la Convention entre en vigueur à l'égard de ce Gouvernement.

2) La dénonciation s'effectue par une notification écrite adressée à l'Organisation qui en communique la teneur et la date de réception à tous les autres Gouvernements contractants.

3) La dénonciation prend effet un an après la date à laquelle l'Organisation en a reçu notification ou à l'expiration du délai stipulé dans la notification, si celui-ci est supérieur à un an.

ARTICLE 31

Suspension

1) En cas d'hostilités ou dans d'autres circonstances exceptionnelles portant atteinte aux intérêts vitaux d'un Etat dont le gouvernement est un Gouvernement contractant, ce gouvernement peut suspendre l'application de la totalité ou d'une partie quelconque des dispositions de la présente Convention. Le Gouvernement qui use de cette faculté en informe immédiatement l'Organisation.

2) Une telle décision ne prive pas les autres Gouvernements contractants du droit de contrôle qui leur est accordé aux termes de la présente Convention sur les navires du gouvernement usant de cette faculté, quand ces navires se trouvent dans leurs ports.

3) Le gouvernement qui a décidé une telle suspension peut à tout moment y mettre fin et informe immédiatement l'Organisation de sa décision.

4) L'Organisation notifie à tous les Gouvernements contractants toute suspension ou fin de suspension décidée en vertu du présent article.

ARTICLE 32

Territoires

1) a) Les Nations Unies, lorsqu'elles sont responsables de l'administration d'un territoire, ou tout Gouvernement contractant qui a la responsabilité d'assurer les relations internationales d'un territoire doivent, aussitôt que possible, se consulter avec les autorités de ce territoire pour s'efforcer d'étendre l'application de la présente Convention à ce territoire et peuvent, à tout moment, par une notification écrite adressée à l'Organisation, déclarer par la présente Convention s'étend à ce territoire.

b) L'application de la présente Convention est 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.

2) a) Les Nations Unies, ou tout Gouvernement contractant, ayant fait une déclaration conformément à l'alinéa a) du paragraphe 1 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 cesse de s'appliquer audit territoire désigné dans la notification.

b) La Convention cesse 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 spécifiée dans la notification.

3) L'Organisation informe tous les Gouvernements contractants de l'extension de la présente Convention à tout territoire en vertu du paragraphe 1 du présent article et de la cessation de ladite extension conformément aux dispositions du paragraphe 2, en spécifiant, dans chaque cas, la date à partir de laquelle la présente Convention est devenue ou cesse d'être applicable.

ARTICLE 33

Enregistrement

1) La présente Convention est déposée auprès de l'Organisation et le Secrétaire général de l'Organisation en adresse des copies certifiées conformes à tous les gouvernements qui y adhèrent.

2) Dès son entrée en vigueur, la présente Convention sera enregistrée par les soins de l'Organisation conformément à l'Article 102 de la Charte de l'Organisation des Nations Unies.

ARTICLE 34

Langues

La présente Convention est établie en un seul exemplaire en langue française et anglaise, les deux textes faisant également foi. Des traductions officielles en langues russe et espagnol sont établies et déposées avec l'exemplaire original revêtu des signatures.

EN FOI DE QUOI les soussignés, dûment autorisés à cet effet par leurs gouvernements, ont apposé leur signature à la présente Convention.

FAIT à Londres, ce cinq avril 1986.

ANNEXE I

REGLES POUR LA DETERMINATION
DES LIGNES DE CHARGE

CHAPITRE I — GENERALITES

Les règles supposent que la nature et l'arrimage de la cargaison, du lest, etc., sont tels qu'ils assurent au navire une stabilité suffisante et évitent toute fatigue excessive de la structure.

Les règles supposent également que les règlements internationaux relatifs à la stabilité et au compartimentage du navire, s'il en existe, sont respectés.

Règle 1

Solidité de la coque.

L'Administration doit assurer que la solidité générale de la structure de la coque est satisfaisante pour le tirant d'eau correspondant au franc-bord assigné. Les navires construits conformément aux règles d'une société de classification reconnue par l'Administration et maintenus conformes à ces règles peuvent être considérés comme ayant une solidité suffisante.

Règle 2

Application

1) Des francs-bords sont assignés aux navires à propulsion mécanique ainsi qu'aux gabares, allèges et autres navires n'ayant pas de moyens de propulsion indépendants, conformément aux dispositions des règles 1 à 40 incluses de la présente Annexe.

2) Les navires transportant du bois en pontée peuvent recevoir, en plus des francs-bords prescrits au paragraphe 1 de la présente règle, des francs-bords pour transport de bois en pontée calculés conformément aux dispositions des règles 41 à 45 incluses de la présente Annexe.

3) Les navires prévus pour porter une voiture, soit comme unique moyen de propulsion, soit comme moyen supplémentaire ainsi que les remorqueurs, reçoivent des francs-bords calculés conformément aux dispositions des règles 1 à 40 incluses de la présente Annexe. L'Administration peut exiger d'eux des francs-bords supérieurs à ceux qui sont ainsi définis.

4) Les navires en bois ou de construction composite les navires construits en tous autres matériaux dont l'emploi a été approuvé par l'Administration, ainsi que les navires dont les caractéristiques particulières de construction rendent injustifiée ou pratiquement irréalisable l'application des dispositions de la présente Annexe reçoivent des francs-bords fixés par l'Administration.

5) Les règles 10 à 26 incluses de la présente Annexe s'appliquent à tout navire auquel est assigné un franc-bord minimal. Des dérogations peuvent être accordées aux navires auxquels est assigné un franc-bord supérieur au franc-bord minimal sous réserve que les conditions de sécurité soient jugées satisfaisantes par l'Administration.

Règle 3

Définition des termes utilisés dans les Annexes

1) *Longueur*. La longueur (L) est égale à 96 pour cent de la longueur totale à la flottaison située à une distance du dessus de quille égale à 85 pour cent du creux minimum sur quille ou à la distance entre la face avant de l'étave et l'axe de la mèche du gouvernail à cette flottaison, si cette valeur est supérieure. Dans les navires conçus pour naviguer avec une quille inclinée, la flottaison à laquelle la longueur est mesurée doit être parallèle à la flottaison en charge prévue.

2) *Perpendiculaires*. Les perpendiculaires avant et arrière sont prises aux extrémités avant et arrière de la longueur (L). La perpendiculaire avant doit passer par l'intersection de la face avant de l'étrave avec la flottaison sur laquelle est mesurée la longueur.

3) *Milieu du navire*. Le milieu du navire est situé au milieu de la longueur (L).

4) *Largeur*. Sauf disposition expresse contraire, la largeur du navire (B) est la largeur maximale au milieu du navire. Mesurée hors membres pour les navires à coque métallique est mesurée hors bordé pour les navires à coque non métallique.

5) *Creux sur quille*

a) le creux sur quille est la distance verticale mesurée du dessus de la quille à la face supérieure du barrot au livet du pont de franc-bord. Sur les navires en bois et sur ceux de construction composite, cette distance est mesurée en partant de l'arête inférieure de la râblure de quille. Lorsque les formes de la partie inférieure du maître couple sont creuses ou lorsqu'il existe des galbords épais, cette distance est mesurée en partant du point où le prolongement vers l'axe de la ligne de la partie plate des fonds coupe les côtés de la quille.

b) *Sur un navire ayant une gouttière arrondie*, le creux sur quille doit être mesuré jusqu'au point d'intersection des lignes hors membres du point et du bordé prolongées comme si la gouttière était de forme angulaire.

c) Lorsque le pont de franc-bord présente un décrochement et que la partie de ce pont se trouve au dessus du point où le creux sur quille doit être déterminé le creux sur quille doit être mesuré jusqu'à une surface de référence prolongeant la ligne de la partie basse du pont parallèle à la partie haute de ce pont.

6) *Creux de franc-bord*

a) Le creux de franc-bord (D) est le creux sur quille mesuré au milieu du navire augmenté de l'épaisseur de la tôle gouttière du pont de franc-bord, s'il en existe une, et augmenté, si le pont de franc-bord exposé possède un revêtement, de la valeur $T(L-S)$;

L

dans cette formule :

T est l'épaisseur moyenne du revêtement exposé en dehors des ouvertures de pont et

S la longueur totale des superstructures qui est définie au paragraphe 10 d) de la présente règle.

b) Le creux de franc-bord (D) d'un navire ayant une gouttière arrondie avec un rayon supérieur à 4 pour cent de la largeur (B) ou ayant des œuvres mor-

tes d'une forme inhabituelle est le creux de franc-bord d'un navire ayant un maître couple à murailles verticales, avec le même bouge et une surface transversale de la partie haute équivalente à celle du maître couple du navire réel.

7) Coefficient de remplissage. Le coefficient de remplissage global (C) est donné par la formule :

$$C = \frac{V}{b} \text{ dans laquelle}$$

$$b = \frac{L \cdot B \cdot d}{1}$$

v est le volume déplacé par le navire, sans appendices, mesuré hors membres pour un navire à coque métallique et mesuré hors bordé pour un navire à coque non métallique, ce volume étant compté au tirant d'eau d¹, et dans laquelle

d¹ est égal à 85 pour cent du creux minimum sur quille.

8) *Franc-bord*. Le franc-bord assigné est la distance mesurée verticalement au milieu du navire entre le bord supérieur de la marque de la ligne de pont et le bord supérieur de la ligne de charge appropriée.

9) *Pont de franc-bord*. Le pont de franc-bord est normalement le pont complet le plus élevé exposé aux intempéries et à la mer qui possède des dispositifs permanents de fermeture de toutes les ouvertures situées dans les parties découvertes et au-dessous duquel les sifflis permanents de fermeture étanche. Sur un navire n'ayant pas de pont exposé de son prolongement parallèlement à la partie haute du pont de franc-bord sont considérés comme le pont de franc-bord. Si l'armateur le désire et sous réserve de l'approbation de l'Administration, un pont inférieur peut être désigné comme pont de franc-bord, à condition qu'il soit complet, permanent, continu dans le sens transversal et continu dans le sens longitudinal entre la tranche des machines et les cloisons de peaks. Lorsque ce pont inférieur présente des décrochements, la partie la plus basse et son prolongement parallèlement aux parties plus hautes de ce pont considérés comme pont de franc-bord. Lorsqu'un pont inférieur est désigné comme pont de franc-bord, la partie de la coque s'étendant au-dessus du pont de franc-bord est considérée comme une superstructure en ce qui concerne l'application des conditions d'assignation et des calculs de franc-bord. C'est à partir de ce pont que le franc-bord est calculé.

10) Superstructure

a) Une superstructure est une construction pontée sur le pont de franc-bord et s'étendant de bord à bord ou dont le retrait des côtés, par rapport aux murailles, ne dépasse pas 4 pour cent de la largeur (B) ; (3). Une demi-dunette est considérée comme une superstructure.

b) Une superstructure fermée est une superstructure :

i) possédant des cloisons d'entourage de construction efficace ;

ii) dont les ouvertures d'accès dans ces cloisons, s'il en existe, sont munies de portes satisfaisant aux dispositions de la règle 12 ;

iii) dont toutes les autres ouvertures pratiquées dans les côtés ou les extrémités sont munies de moyens de fermeture efficaces étanches aux intempéries.

En outre, un château ou une dunette ne peuvent être considérés comme superstructures fermées que si l'équipage peut se rendre dans la chambre des machines et dans les autres locaux de service situés à l'intérieur de ces superstructures par d'autres moyens d'accès, utilisables à tout moment, lorsque les ouvertures des cloisons sont fermées.

c) La hauteur d'une superstructure est la plus faible hauteur verticale mesurée en abord entre la face supérieure des barrots du pont de superstructure et la face supérieure des barrots du pont de franc-bord.

d) La longueur d'une superstructure (S) est la longueur moyenne de la partie de cette superstructure comprise à l'intérieur de la longueur (L).

11) *Navire à pont découvert*. Un navire à pont découvert est un navire qui n'a pas de superstructure sur le pont de franc-bord.

12) *Étanche aux intempéries*. Un dispositif est dit étanche aux intempéries lorsque dans toutes les conditions rencontrées en mer il ne laisse pas pénétrer l'eau.

Règle 4

Ligne de pont

La ligne de pont est matérialisée par le bord supérieur d'une bande horizontale de 300 millimètres (12 pouces) de long et de 25 millimètres (un pouce) de large. Cette bande est marquée au milieu du navire de chaque côté de la coque et son bord supérieur passe normalement par le point d'intersection du prolongement de la surface supérieure du pont de franc-bord avec la surface extérieure du bordé (figure 1). Cependant, la position de la ligne de pont peut être définie par rapport à un autre point déterminé du navire sous réserve que le franc-bord soit corrigé en conséquence. La position du point de référence et la désignation du pont de franc-bord doivent être dans tous les cas indiquées sur le Certificat international de franc-bord 1966.

Règle 5

Marque de franc-bord

La marque de franc-bord est un anneau de 25 millimètres (un pouce) d'épaisseur et de 300 millimètres (12 pouces) de diamètre extérieur coupé par une bande horizontale de 25 millimètres (un pouce) de large et de 450 millimètres (18 pouces) de long, dont le bord supérieur passe par le centre de l'anneau. Le centre de l'anneau doit être situé au milieu du navire, à une distance verticale du bord supérieur de la marque de la ligne de pont égale au franc-bord minimum d'été (figure 2).

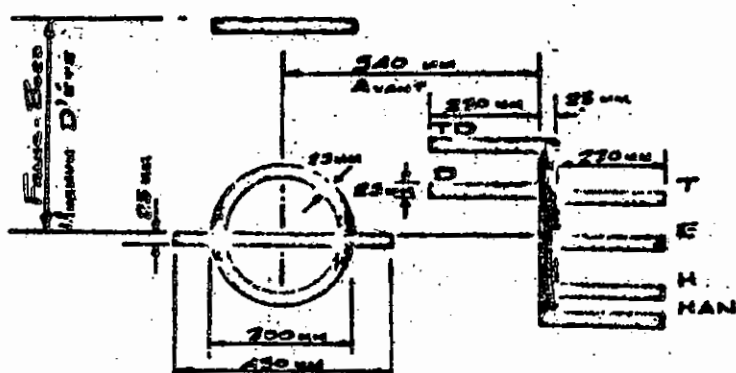
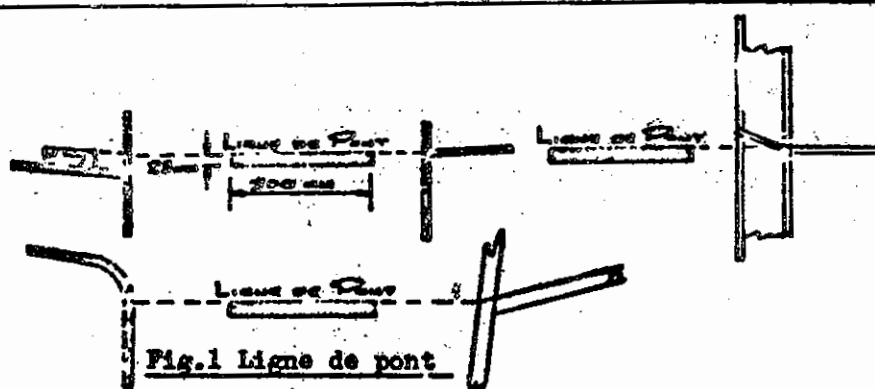


Fig.2 Marque de franc-bord et lignes utilisées avec cette marque

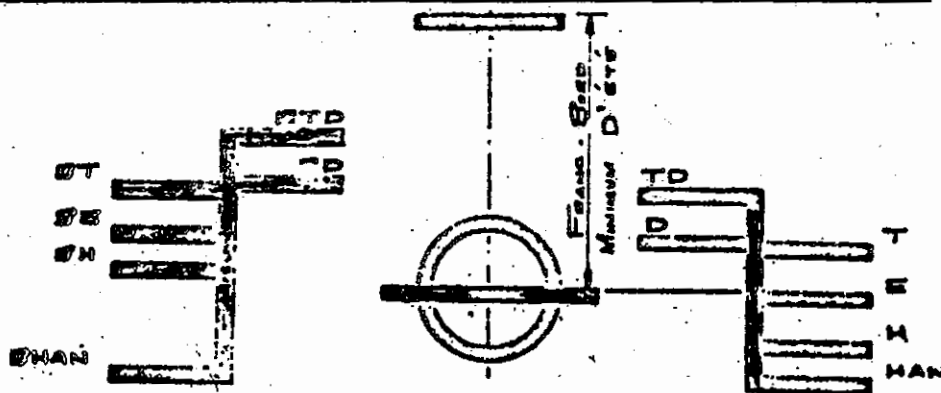


Fig.3 Marque de franc-bord pour transport de bois en pontée et lignes utilisées avec cette marque

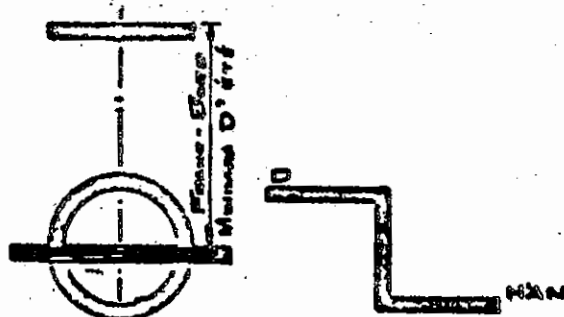


Fig.4 Marque de franc-bord pour voiliers et lignes utilisées avec cette marque

*Règle 6**Lignes utilisées avec la marque de franc-bord*

1) Les lignes de charge qui indiquent les francs-bords assignés conformément aux présentes règles sont matérialisées par des bandes horizontales de 230 millimètres (9 pouces) de long et 25 millimètres (un pouce) de large, qui sont disposées perpendiculairement à une bande verticale de 25 millimètres (un pouce) de large, située à une distance de 540 millimètres (21 pouces) à l'avant du centre de l'anneau. Sauf dispositions contraires expressément mentionnées ci-après, elles sont tracées à partir de cette bande verticale vers l'avant (figure 2).

2) Les lignes utilisées sont les suivantes :

a) La ligne de charge d'été qui est indiquée par le bord supérieur de la bande passant par le centre de l'anneau et également par le bord supérieur d'une bande marquée E.

b) La ligne de charge d'hiver qui est indiquée par le bord supérieur d'une bande marquée H.

c) La ligne de charge d'hiver dans l'Atlantique nord qui est indiquée par le bord supérieur d'une bande marquée HAN.

d) La ligne de charge tropicale qui est indiquée par le bord supérieur d'une bande marquée T.

e) La ligne de charge d'été en eau douce qui est indiquée par le bord supérieur d'une bande marquée D, tracée à partir de la bande verticale vers l'arrière. La différence entre la ligne de charge d'été en eau douce et la ligne de charge d'été représente l'augmentation du tirant d'eau qui est tolérée en eau douce aux autres lignes de charge.

f) La ligne de charge tropicale en eau douce qui est indiquée par le bord supérieur d'une bande marquée TD, tracée à partir de la bande verticale vers l'arrière.

3) Si des francs-bords pour transport de bois en pontée sont assignés conformément aux présentes règles, les lignes de charge ordinaires sont complétées par des lignes de charges pour bois en pontée. Ces lignes sont matérialisées par des bandes horizontales de 230 millimètres (9 pouces) de long et 25 millimètres (un pouce) de large, qui sont disposées perpendiculairement à une bande verticale de 25 millimètres (un pouce) de large située à une distance de 540 millimètres (21 pouces) en arrière du centre de l'anneau. Sauf dispositions contraires expressément mentionnées ci-après, elles sont tracées à partir de cette bande verticale vers l'arrière (figure 3).

4) Les lignes suivantes sont utilisées pour les transports de bois en pontée :

a) La ligne de charge d'été pour transport de bois en pontée qui est indiquée par le bord supérieur d'une bande marquée BE.

b) La ligne de charge d'hiver pour transport de bois en pontée qui est indiquée par le bord supérieur d'une ligne marquée BH.

c) La ligne de charge d'hiver dans l'Atlantique nord pour transport de bois en pontée qui est indiquée par le bord supérieur d'une bande marquée BHNA.

d) La ligne de charge tropicale pour transport de bord en pontée qui est indiquée par le bord supérieur d'une bande de BT.

e) La ligne de charge d'été en eau douce pour transport de bois en pontée qui est indiquée par le bord supérieur d'une bande marquée BD, tracée à l'avant de la bande verticale.

La différence entre la ligne de charge d'été en eau douce et la ligne de charge d'été pour transport de bois en pontée représente l'augmentation du tirant d'eau qui est tolérée en eau douce aux autres lignes de charge des transports de bois en pontée.

f) La ligne de charge tropicale en eau douce pour transport de bois en pontée qui est indiquée par le bord supérieur d'une bande marquée BTD tracée vers l'avant de la bande verticale.

5) Les lignes dont l'utilisation est exclue par suite des caractéristiques du navire, de son service ou des limites assignées aux zones de navigation du navire n'ont pas à être marquées.

6) Quand un navire se voit assigner un franc-bord plus élevé que le franc-bord minimum assigné aux termes de la présente Convention et que la ligne de charge est située au même niveau ou plus bas que la ligne de charge saisonnière la plus basse correspondant à ce franc-bord minimum, seule la ligne de charge d'eau douce doit être marquée.

7) Sur les voiliers, seule la ligne de charge d'eau douce et la marque d'hiver dans l'Atlantique nord doivent être marquées (figure 4).

8) Dans tous les cas où la ligne de charge d'hiver dans l'Atlantique nord se confond avec la ligne de charge d'hiver correspondant à la même bande verticale cette ligne de charge est marquée H.

9) Les lignes de charge supplémentaire exigées par d'autres conventions internationales en vigueur ou par des règles nationales peuvent être tracées perpendiculairement à la bande verticale visée au paragraphe 1 de la présente règle et à l'arrière de celle-ci.

*Règle 7**Marque de l'autorité habilitée pour l'assignation des francs-bords*

La marque de l'autorité habilitée pour l'assignation des francs-bords peut être apposée de part et d'autre de l'anneau et au-dessus de la bande horizontale passant par son centre, ou à la fois au-dessus et au-dessous de cette bande. Cette marque se compose d'un groupe de quatre lettres au plus, mesurant chacune environ 115 millimètres (4 1/2 pouces) de haut et 75 millimètres (3 pouces) de large, qui permettent d'identifier cette autorité.

*Règle 8**Détails de marquage*

L'anneau, les lignes et les lettres sont peints en blanc ou en jaune sur fond sombre ou en noir sur fond clair. Ils sont aussi marqués de façon permanente sur les murailles du navire à la satisfaction de l'Administration. Les marques doivent être bien visibles et, si besoin est, des dispositions spéciales sont prises à cet effet.

*Règle 9**Vérification des marques*

Il ne doit pas être délivré de certificat international de franc-bord, 1966, à un navire avant que le

fonctionnaire ou l'inspecteur agissant en application des dispositions de l'article 13 de la présente Convention ait certifié que les marques sont apposées correctement et de façon durable sur les murailles du navire.

CHAPITRE II

CONDITIONS D'ASSIGNATION DU FRANC-BORD

Règle 10

Renseignements à fournir aux capitaines

1) Le capitaine de chaque navire neuf doit recevoir des renseignements suffisants dans une forme approuvée pour lui permettre de régler le chargement et le lestage de son navire, de façon à éviter de soumettre la charpente de ce dernier à des contraintes inacceptables. Il peut être dérogé à cette exigence lorsque la longueur, le tracé ou le type du navire sont tels que l'Administration juge son application superflue.

2) Le capitaine de tout navire neuf qui ne possède pas déjà une documentation sur la stabilité en vertu d'une Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer doit recevoir des informations suffisamment précises, dans une forme approuvée, pour lui permettre d'évaluer la stabilité du navire dans diverses conditions d'exploitation ; une copie de ces données est transmise à l'Administration.

Règle 11

Cloisons situées aux extrémités des superstructures

Les cloisons situées aux extrémités exposées de superstructures fermées doivent être d'une construction efficace et être jugées satisfaisantes par l'Administration.

Règle 12

Portes

1) Toutes les ouvertures d'accès pratiquées dans les cloisons situées aux extrémités des superstructures fermées doivent être prévues de portes en acier ou en matériau équivalent solidement fixées à la cloison de façon permanente et elles doivent être fermées. Leur structure, leur renforcement et leur mise en place doivent être conçus de telle sorte que la résistance de l'ensemble soit égale à celle de la cloison non percée. Les systèmes d'assujettissement prévus pour garantir l'étanchéité aux intempéries doivent comporter des garnitures d'étanchéité, des tourniquets de serrage ou autres dispositifs analogues et doivent être fixés de façon permanente aux cloisons ou aux portes. Ces dernières doivent pouvoir manœuvrer des deux côtés de la cloison.

2) Sauf dispositions contraires prévues dans la présente Annexe, la hauteur des seuils des ouvertures d'accès dans les cloisons situées aux extrémités des superstructures fermées doivent être au moins de 380 millimètres (15 pouces) au-dessus du pont.

Règle 13

Emplacement des écoutilles, descentes et manches à air

Pour l'application des présentes règles, les emplacements des écoutilles, descentes et manches à air sont divisés comme suit en deux catégories :

Emplacement de la — Parties exposées du pont de
Catégorie 1 franc-bord et du pont de demi-dunette, et parties exposées des ponts de superstructures s'étendant à l'avant d'un point situé au quart de la longueur du navire à partir de la perpendiculaire avant.

Emplacement de la — Parties exposées des ponts de
Catégorie 2 superstructures s'étendant en arrière d'un point situé au quart de la longueur du navire à partir de la perpendiculaire avant.

Règle 14

Écoutilles de chargement et autres ouvertures

1) La construction des écoutilles de chargement et autres ouvertures situées dans les emplacements des catégories 1 et 2, ainsi que les moyens prévus pour assurer leur étanchéité aux intempéries, doivent satisfaire à des prescriptions au moins équivalentes à celles définies aux règles 15 et 16 de la présente Annexe.

2) Les surbaux et les panneaux écoutilles placés dans les parties exposées des ponts situés au-dessus du pont de superstructures doivent satisfaire aux prescriptions de l'Administration.

Règle 15

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

Surbaux d'écouille

1) Les surbaux des écoutilles fermées par des panneaux mobiles et rendues étanches aux intempéries par des prélaris et des dispositifs à tringles doivent être de construction robuste et leur hauteur minimale au-dessus du pont doit être :

800 millimètres (23 1/2 pouces) dans un emplacement de la catégorie 1.

450 millimètres (17 1/2 pouces) dans un emplacement de la catégorie 2.

Panneaux

2) La largeur de chaque surface de portage des panneaux d'écouille doit être d'au moins 65 millimètres (2 1/2 pouces).

3) Lorsque les panneaux sont en bois, l'épaisseur nette doit être d'au moins 60 millimètres (2 3/8 pouces) pour une portée ne dépassant pas 1,5 mètre (4,9 pieds).

4) Les panneaux en acier doux sont calculés pour une charge conventionnelle au moins égale à 1,75 tonne par mètre carré (358 livres par pied carré) si les écoutilles sont situées dans un emplacement de la catégorie 1 et à 1,30 tonne par mètre carré (266 livres par pied carré) si les écoutilles sont situées dans un emplacement de la catégorie 2. Le produit par 4,25 de la tension maximale sous la charge conventionnelle ne doit pas dépasser la charge de rupture du matériau. Les panneaux doivent être conçus de telle sorte que la flèche limite sous ces charges ne soit pas supérieure à 0,0028 fois leur portée.

5) La charge conventionnelle des panneaux d'écouille situés dans un emplacement de la catégorie 1 peut être réduite à une valeur de 1 tonne par mètre carré (205 livres par pied carré) pour les navires de 24 mètres (79 pieds) de long, mais doit être de 1,75 tonne par mètre carré (358 livres par pied carré) pour les navires de 100 mètres (328 pieds) de long. Les charges correspondantes des panneaux d'écouille situés dans un emplacement de la catégorie 2, seront respectivement de 0,75 tonne par mètre carré (154 livres par pied carré) et de 1,30 tonne par mètre carré (266 livres par pied carré). Dans tous les cas les valeurs correspondant aux longueurs intermédiaires sont obtenues par interpolation.

Barrots mobiles

6) Lorsque les barrots mobiles destinés à soutenir les panneaux d'écouille sont en acier doux, la résistance est calculée à partir d'une charge conventionnelle au moins égale à 1,75 tonne par mètre carré (358 livres par pied carré) pour les écouilles situées dans un emplacement de la catégorie 1 et à 1,30 tonne par mètre carré (266 livres par pied carré) pour les écouilles situées dans un emplacement de la catégorie 2. Le produit par 5 de la tension maximale sous la charge conventionnelle doit rester inférieur à la charge de rupture du matériau. Les barrots mobiles doivent être conçus de telle sorte que la flèche limite sous ces charges ne soit pas supérieure à 0,0022 fois leur portée. Pour les navires d'une longueur inférieure ou égale à 100 mètres les dispositions applicables sont celles du paragraphe 5 de la présente règle.

Panneaux de type ponton

7) Lorsque les panneaux du type ponton, utilisés à la place de barrots mobiles et de panneaux sont en acier doux, la résistance est calculée pour des charges conventionnelles indiquées au paragraphe 4 de la présente règle, le produit par 5 de la tension maximale sous la charge conventionnelle devant rester inférieur à la charge de rupture du matériau. Les panneaux du type ponton doivent être conçus de telle sorte que les flèches limites sous ces charges ne soient pas inférieures à 0,0022 fois leur portée. Les tôles en acier doux formant le dessus des panneaux ne seront pas d'une épaisseur inférieure à 1 pour cent de l'écartement des raidisseurs et jamais inférieure à 6 millimètres (0,24 pouce). Pour les navires d'une longueur inférieure ou égale à 100 mètres, les dispositions applicables sont celles du paragraphe 5 de la présente règle.

8) La résistance et la rigidité des panneaux fabriqués en d'autres matériaux doivent être équivalentes à celles des panneaux en acier doux et satisfaire à cet égard aux prescriptions de l'Administration.

Supports ou glissières

9) Les supports ou glissières prévus pour barrots mobiles doivent être de construction robuste et permettre d'assurer la mise en place et la fixation efficace des barrots. Lorsqu'on utilise des barrots de type roulant, l'installation doit permettre d'assurer leur bonne mise en place lorsque l'écouille est fermée.

Taquets

10) Les taquets doivent être calibrés de façon à s'ajouter à la pente des coins. Ils doivent avoir au minimum 65 millimètres (2 1/2 pouces) de large et être espacés de 600 millimètres (23 1/2) pouces au maximum d'axe en axe ; les taquets aux extrémités de chacun des côtés ne doivent pas être éloignés de plus de 150 millimètres (six pouces) des angles du panneau d'écouille.

Tringles et coins

11) Les tringles et les coins doivent être solides et en bon état. Les coins doivent être en bois dur ou autre matériau équivalent ; leur pente ne doit pas dépasser le 1/6 ; épaisseur de pointe doit être d'au moins 13 millimètres (1/2 pouce).

Prélarts

12) Il faut prévoir au moins deux épaisseurs de prélat en bon état par écouille pour les écouilles situées dans les emplacements des catégories 1 ou 2. Les prélat doivent être parfaitement étanches et d'une solidité satisfaisante. La toile doit avoir un poids et une qualité au moins conformes aux normes approuvées.

Assujettissement des panneaux d'écouille

13) Pour toutes les écouilles situées dans les emplacements des catégories 1 ou 2, on doit prévoir des barres en acier ou tout autre système équivalent afin d'assujettir efficacement et de manière indépendante chaque élément transversal de panneau après la mise en place des prélat et des tringles. Les panneaux d'écouille mesurant plus de 1,5 mètre (4,9 pieds) de longueur doivent être assujettis à l'aide d'au moins deux dispositifs d'assujettissement.

Règle 16

Écouilles fermées par des anneaux étanches aux intempéries en acier ou autre matériau équivalent, actées de garnitures et de dispositifs de serrage

Surbaux d'écouille

1) La hauteur sur pont des surbaux des écouilles situées dans les emplacements des catégories 1 ou 2, munies de panneaux étanches aux intempéries en acier ou en autre matériau équivalent avec garnitures et dispositifs de serrage doit être conforme aux prescriptions de la règle 15 1). Toutefois, on peut réduire les hauteurs des surbaux ou les supprimer entièrement sous réserve que l'Administration soit assurée que la sécurité du navire ne se trouve pas de ce fait compromise dans toutes les conditions de mer. Lorsqu'il est prévu des surbaux ils doivent être de construction robuste.

Panneaux étanches aux intempéries

2) Lorsque les panneaux étanches aux intempéries sont en acier doux, la résistance est calculée pour une charge conventionnelle au moins égale à 1,75 tonne par mètre carré (358 livres par pied carré) pour les écouilles situées dans un emplacement de la catégorie

rie 1 et à 1,30 tonne par mètre carré (266 livres par pied carré pour les écoutilles situées dans un emplacement de la catégorie 2. Le produit par 4,25 de la tension maximale sous la charge conventionnelle doit rester inférieur à la charge de rupture du matériau. Ils doivent être dessinés de telle sorte que la flèche limite sous ces charges ne soit supérieure à 0,0028 fois leur portée. L'épaisseur des tôles d'acier doux constituant le dessus des panneaux de ce type ne doit pas être inférieure à 1 pour cent de l'écartement des raidisseurs, avec un minimum de 6 millimètres (0,24 pouce). Pour les navires de longueur inférieure ou égale à 100 mètres (328 pieds), les dispositions applicables sont celles de la règle 155).

3) La résistance et la rigidité des panneaux fabriqués en d'autres matériaux doivent être les mêmes que celles des panneaux en acier doux et satisfaire à cet égard aux prescriptions de l'Administration.

Moyens employés pour assurer l'étanchéité aux intempéries

4) Les moyens employés pour assurer et maintenir l'étanchéité aux intempéries doivent satisfaire aux exigences de l'Administration. Les dispositions prises doivent permettre d'assurer le maintien de l'étanchéité pour toutes les conditions de mer, à cet effet, des essais d'étanchéité doivent être exigés lors de la visite initiale, et peuvent l'être lors des visites périodiques, des inspections annuelles ou à intervalles plus rapprochés.

Règle 17

Ouvertures situées dans la tranche des machines

1) Les ouvertures de la tranche des machines situées dans les emplacements des catégories 1 ou 2 doivent être convenablement charpentées et être entourées d'un encaissement d'acier efficace d'une résistance largement suffisante ; lorsque ces encaissements ne sont pas protégés par d'autres structures, leur résistance doit faire l'objet d'une étude particulière. Les ouvertures d'accès ménagées dans les encaissements doivent être pourvues de portes conformes aux prescriptions de la règle 12 1), et dont le seuil s'élève à une hauteur au moins égale à 600 millimètres (23 1/2 pouces) au-dessus du pont si elles se trouvent dans un emplacement de la catégorie 1 et au moins égale à 380 millimètres (15 pouces) au-dessus du pont si elles se trouvent dans un emplacement de la catégorie 2. Les autres ouvertures ménagées dans ces encaissements doivent être pourvues de panneaux équivalents constamment maintenus en position voulue.

2) Les surbaux de puits d'air de chaufferie, des cheminées, et des manches à air du compartiment de la machine situés en des points exposés du pont de franc-bord ou du pont portant des superstructures ; doivent avoir, par rapport à ces ponts, toute la hauteur raisonnablement possible. Les ouvertures des puits d'air de chaufferie doivent être munies de robustes panneaux d'acier ou d'autres matériaux équivalents constamment maintenus en place par un dispositif de fixation et susceptibles d'être assujettis de façon étanche aux intempéries.

REGLE 18

Ouvertures diverses dans les ponts de franc-bord et de superstructures

1) Les trous d'homme et les bouchons à plat pont situés dans les emplacements de catégorie 1 ou 2, ou à l'intérieur de superstructures autres que des superstructures fermées doivent être pourvus de couvercles robustes susceptibles d'assurer une étanchéité complète, ces couvercles doivent avoir un système d'attache permanent à moins qu'ils ne soient assujettis par des boulons à intervalles rapprochés.

Les ouvertures dans les ponts de franc-bord, autres que les écoutilles, les descentes dans les machines, les trous d'homme et les bouchons à plat pont doivent être protégés par une superstructure fermée, un roufle ou un capot de descente de solidité et d'étanchéité équivalentes. Toute ouverture de cette nature située dans la partie exposée d'un pont superstructure ou sur le toit d'un roufle situé sur le pont de franc-bord doit être protégée par un roufle ou un capot de descente efficaces si elle donne accès à un compartiment situé sous le pont de franc-bord ou à l'intérieur d'une superstructure fermée. Les portes de ces roufles ou capots de descente doivent être conformes aux conditions de la règle 12 1).

3) La hauteur au-dessus du pont des seuils des portes des capots de descente situés dans les emplacements de la catégorie 1 doit être d'au moins 600 millimètres (15 pouces) dans les emplacements de la catégorie 2.

REGLE 19

1) Les manches à air situées dans les emplacements des catégories 1 ou 2 et descendant les compartiments situés au-dessous des ponts de franc-bord ou au-dessous de ponts de superstructures fermées doivent avoir des surbaux en acier ou en autre matériau équivalent, de construction robuste et efficacement fixés au pont. Lorsque la hauteur du surbau d'une manche à air quelconque est supérieure à 900 millimètres (35 1/2 pouces), ce dernier doit être spécialement renforcé.

2) Les manches à air traversant des superstructures ouvertes doivent avoir sur le pont de franc-bord de solides surbaux en acier ou en matériau équivalent.

3) Les manches à air situées dans les emplacements de la catégories 1, dont les surbaux s'élèvent à une hauteur de plus de 4,5 mètres (14,8 pieds) au-dessus du pont et les manches à air situées dans les emplacements de la catégorie 2, dont les surbaux s'élèvent à une hauteur de plus de 2,3 mètres (7,5 pieds) au-dessus du pont ne doivent être munies de dispositifs de fermeture que si l'Administration l'exige expressément.

4) Sauf dans le cas prévu au paragraphe 3 de cette règle, les ouvertures des manches à air doivent être munies de dispositifs de fermeture efficaces etanches aux intempéries. Sur les navires d'une longueur inférieure ou égale à 100 mètres (328 pieds) ces dispositifs doivent être fixés de manière permanente ; lorsqu'il en est autrement sur les navires de plus grande longueur, ces dispositifs doivent être convenablement arrimés après des manches à air auxquelles ils sont destinés. Les manches à air situées dans les emplacements de la catégorie 1 doivent avoir des surbaux d'au moins 900 millimètres (35 1/2 pouces) de hauteur au-

dessus du pont. Si elles sont situées dans les emplacements de la catégorie 2, les surbaux doivent avoir une hauteur d'au moins 760 millimètres (30 pouces).

5) L'Administration peut exiger qu'aux endroits exposés du navire les hauteurs de surbaux soient augmentées à sa convenance.

REGLE 20

Travaux de dégagement d'air

Lorsque les tuyaux de dégagement d'air desservant des water ballastes et autres caisses se prolongent au-dessus du pont de franc-bord ou du pont des superstructures, les parties exposées de ces tuyaux doivent être de construction robuste ; leur hauteur entre le pont de construction robuste ; leur hauteur entre le pont et le point de pénétration de l'eau vers les compartiments inférieurs doit être au moins de 760 millimètres (30 pouces) sur le pont de franc-bord et de 450 millimètres (17 1/2 pouces) sur le pont des superstructures. Lorsque l'importance de ces hauteurs risquerait de gêner les manœuvres, une hauteur moindre peut être acceptée de l'Administration est assurée que les dispositifs de fermeture et d'autres motifs justifient cette hauteur réduite.

Les moyens d'obturation satisfaisants et attachés de façon permanente doivent être prévus pour la fermeture des tuyaux de dégagement d'air.

REGLE 21

Sabords de chargement et autres ouvertures analogues

1) Les sabords de chargement et autres ouvertures analogues sur bordé, situés au-dessous du pont de franc-bord doivent être pourvus de portes conçus de façon à leur garantir une étanchéité aux intempéries, et une résistance équivalente à celle de la partie de la coque qui les entoure. Le nombre de ces ouvertures doit être ramené au minimum compatible avec le type et l'exploitation normale du navire.

2) Sauf autorisation de l'Administration le can inférieur de ces ouvertures ne doit pas se trouver au-dessous d'une ligne parallèle au livet en abord du pont de franc-bord et dont le point le plus bas n'est pas situé au-dessous de la ligne de charge la plus haute.

REGLE 22

Dalots, prises d'eau et décharges

1) Les décharges à travers le bordé extérieur, qui proviennent soit d'espaces situés au-dessous du pont de franc-bord, soit d'espaces limités par des superstructures et des roufles situés sur le pont de franc-bord et munis de portes conformes aux prescriptions de la règle 12 doivent être pourvues de moyens efficaces et accessibles pour empêcher l'eau de pénétrer à l'intérieur. Normalement, chaque décharge indépendante doit être munie d'un clapet automatique de non-retour avec un moyen de fermeture direct manœuvrable d'un emplacement situé au-dessus du pont de franc-bord. Toutefois, lorsque la distance verti-

cale entre la flottaison en charge d'été et l'extrémité intérieure du tuyau de décharge est supérieure à 0,01 L, la décharge peut être munie de deux clapets automatiques de non-retour sans moyen de fermeture direct à condition que le clapet le plus rapproché de l'axe du navire soit toujours accessible en cours d'utilisation en vue d'un examen éventuel ; lorsque cette distance verticale est supérieure à 0,02 L, il peut n'y avoir qu'un seul clapet automatique de non-retour sans moyen direct de fermeture sous réserve de l'approbation de l'Administration. Le système de manœuvre du clapet à commande directe doit être facilement accessible et doté d'un indicateur d'ouverture et de fermeture.

2) Dans les locaux des machines dont la surveillance est assurée en service normal par l'équipage, des prises d'eau et les décharges principales et auxiliaires desservant les machines peuvent être commandées sur place. Les commandes doivent être aisément accessibles et munies d'indicateurs d'ouverture et de fermeture.

3) Les tuyaux de dalotage et de décharge, quel que soit le niveau d'où ils débouchent, qui pénètrent dans le bordé extérieur, soit à plus de 450 millimètres (17 1/2 pouces) au-dessous du pont de franc-bord, soit à moins de 600 millimètres (23 1/2 pouces) de la flottaison en charge d'été, doivent être munis d'un clapet de non-retour au droit du bordé extérieur. Sauf dispositions contraires du paragraphe 1, ce clapet peut être supprimé si l'épaisseur du tuyau-tage est suffisante.

4) Les dalots desservant des superstructures ou des roufles qui ne sont pas munis de portes répondant aux prescriptions de la règle 12, doivent déboucher à l'extérieur du navire.

5) Tous les clapets et autres dispositifs fixés sur la coque exigés par la présente règle doivent être en acier, en bronze ou en tout autre matériau ductile approuvé. Ni la fente ordinaire ni tout autre matériau similaire ne sont acceptables. Tous les tuyaux visés par la présente règle doivent être en acier ou en tout autre matériau équivalent répondant aux exigences de l'Administration.

REGLE 23

Hublots

1) Les hublots donnant sous le pont de franc-bord ou sur les locaux situés à l'intérieur de superstructures fermées doivent être pourvus à l'intérieur de contre-hublots efficaces solidement fixés par des charnières de telle façon qu'ils puissent être fermés d'une façon efficace et assujettis étanches.

2) En aucun cas le can inférieur des hublots ne doit se trouver au-dessous d'une ligne parallèle au livet du pont de franc-bord et dont le point le plus bas est situé soit à 2,5 pourcent de la largeur (B) soit à 500 millimètres (19 1/2 pouces) au-dessus de la flottaison en charge, la plus grande des deux valeurs devant être choisie.

3) Les hublots et leurs verres s'il en est prévu ainsi que les contre-hublots doivent être d'une construction robuste et approuvée.

REGLE 24

Sabords de décharge

1) Lorsque des pavois se trouvant sur les parties exposées du pont de franc-bord ou des ponts des superstructures forment des puits, des dispositions largement suffisantes doivent être prises pour évacuer rapidement l'eau des ponts et en assurer l'écoulement. Sous réserve des dispositions des paragraphes 2 et 3 de la présente règle, la section minimale des sabords de décharge (A) à prévoir de chaque bord et dans chaque puits sur le pont de franc-bord doit être celle donnée par les formules ci-après, dans les cas où la tonture, dans la région du puits, est égale ou supérieure à la tonture normale. La section minimale pour chaque puits sur le pont des superstructures doit être égale à la moitié de la section donnée par ces mêmes formules. Lorsque la longueur de pavois 1 dans le puits est inférieure ou égale à 20 mètres

$$A = 0,7 + 0,035 \text{ l (mètres carrés)}$$

Lorsque e est supérieur à 20 mètres

$$A = 0,07 \text{ l (mètres carrés)}$$

Dans ces formules, il n'est pas nécessaire de donner à l une valeur supérieure à 0,7 L.

Si le pavois a une hauteur moyenne supérieure à 1,2 mètre, la section requise doit être augmentée à raison de 0,004 mètre carré par mètre de longueur du puits pour chaque différence de hauteur de 0,1 mètre. Si le pavois a une hauteur moyenne inférieure à 0,0 mètre, la section requise peut être diminuée à raison de 0,04 carré par mètre de longueur de puits pour chaque différence de hauteur de 0,1 mètre.

Lorsque la longueur du pavois 1 dans le puits inférieure ou égale à 66 pieds

$$A = 7,6 + 0,115 \text{ l (pieds carrés)}$$

Lorsque l dépasse 66 pieds

$$A = 0,23 \text{ l (pieds carrés)}$$

Dans ces formules il n'est pas nécessaire de donner à l une valeur supérieure à 0,7 L.

Si le pavois a une hauteur moyenne supérieure à 3,9 pieds, la section requise doit être augmentée à raison de 0,04 pied carré par pied de longueur du puits pour chaque différence de hauteur de 1 pied. Si le pavois a une hauteur moyenne inférieure à 3 pieds, la section requise peut être diminuée de 0,04 pied carré par pied de longueur pour chaque différence de hauteur de 1 pied.

2) Sur les navires sans tonture la section calculée sera augmentée de 50 pour cent. Lorsque la tonture est inférieure à la normale, ce pourcentage s'obtient par interpolation.

3) Sur les navires pourvus d'un trunk qui ne répondent pas aux prescriptions de la règle 36 1) e) ou qui possèdent des surbaux latéraux d'écouille s'étendant de façon continue ou presque continue entre des superstructures détachées, la section minimale des ouvertures des sabords de décharge est déterminée comme indiqué dans le tableau ci-après :

Largeur des écoutilles ou des trunks par rapport à la largeur du navire	Section des sabords de décharge par rapport à la surface totale des pavois
40 % ou moins	20 %
75 % ou plus	10 %

Pour les largeurs intermédiaires, la section des sabords de décharge s'obtient par interpolation linéaire.

4) Dans le cas de navires ayant une superstructure ouverte à l'une de ses extrémités ou à ses deux extrémités, des mesures adéquates approuvées par l'Administration doivent être prises pour évacuer l'eau pouvant s'introduire à l'intérieur de cette superstructure.

5) Les seuils inférieurs des sabords de décharge doivent être aussi près que possible du pont. Les deux tiers de la section exigée pour les sabords de décharge doivent se trouver dans la moitié du puits la plus proche du point le plus bas de la courbe de tonture.

6) Toutes les ouvertures de ce type pratiquées dans les pavois doivent être protégées par des tringles ou des borres espacées d'environ 230 milligramme 9 (pour-Si les sabords de décharge sont munis de volets battants, un jeu suffisant doit être prévu pour empêcher tout coinçage. Les axes ou gonds des charnières doivent être en matériau non corrodable. Si les volets battants sont munis de dispositifs d'assujettissement, ces dispositifs doivent être d'un type approuvé.

REGLE 25

Protection de l'équipage

1) La résistance des cloisons des rouffles prévus pour le logement de l'équipage doit répondre aux exigences de l'Administration.

2) Des rambardes ou des pavois efficaces doivent être installés dans toutes les parties exposées du pont de franc-bord et des ponts de superstructures. Les pavois ou rambardes doivent avoir au moins un mètre (39 1/2 pouces) au-dessus du pont. Toutefois, lorsque cette hauteur risquerait de gêner les manœuvres normales du navire, l'Administration peut approuver une hauteur moindre si elle rendue qu'une protection suffisante est ainsi assurée.

3) La hauteur libre sous la filière la plus basse ne doit être supérieure à 230 millimètres (9 pouces). L'écartement entre les autres filières ne doit pas être supérieur à 380 millimètres (15 pouces). Sur les navires ayant des gouttières arrondies, les rambardes doivent être placées sur les parties horizontales du pont.

4) Des passerelles, des filières, passages sous pont, ou autres dispositifs satisfaisants doivent être prévus pour la protection de l'équipage dans ses allées et venues entre les locaux qu'il habite, les entrées de la salle des machines et tout autre local utilisé pour l'exploitation normale du navire.

5) La cargaison en pontée de tout navire doit être arrimée de telle sorte que toutes les ouvertures au droit de la cargaison qui donnent accès aux locaux de l'équipage, à la salle des machines et à tous les autres locaux de l'équipage, utilisés pour l'exploitation normale du navire puissent être convenablement fermées et assujetties pour empêcher toute admission d'eau. Une protection efficace de l'équipage sous forme de garde-corps ou de filières doit être prévus au-dessus de la cargaison en pontée s'il n'existe pas de passage convenable sur le pont du navire ou en dessous.

REGLE 26

Conditions spéciales d'assignation des navires de type « A » Encaissements des machines

1) Les encaissements des machines des navires de type « A » tels qu'ils sont définis dans la règle 27 doivent être protégés par une dunette fermée, un château d'une hauteur

au moins égale à la hauteur normale, ou par un roufle de même hauteur et d'une résistance équivalente : toutefois, les encaissements peuvent être exposés, s'il n'existe aucune ouverture donnant directement accès du répondant aux conditions de la règle 12 peut toutefois être autorisée dans la cloison d'un tel encaissement sous réserve qu'elle donne accès à un cas ou couloir construit aussi solidement que le tambour et séparé de la descente aux machines par une deuxième porte étanche aux intempéries en acier ou tout autre matériau équivalent.

Passerelle et accès

2) Une passerelle permanente de construction efficace et d'une résistance suffisante doit être installée sur les navires de types « A » de l'avant à l'arrière au niveau du pont des superstructures, entre la dunette et le château milieu ou un roufle s'il en existe ; des moyens d'accès équivalents peuvent être prévus pour remplir le rôle de la passerelle comme, par exemple, des passages au-dessous du pont.

Ailleurs et sur les navires du type « A » sans château milieu, des aménagements seront prévus à la satisfaction de l'Administration pour la sécurité de l'équipage dans ses déplacements vers toutes les autres parties du navire utilisées pour l'exploitation normale de ce dernier.

3) Un navire du type « A », de plus de 150 mètres (492 pieds) de long et conçu pour avoir des compartiments vides quand il est chargé à la ligne de charge d'été, doit pouvoir résister à l'encaissement de l'un quelconque de ces compartiments vides, supposé perméable à 95 pour cent, et rester à flot dans un état d'équilibre jugé satisfaisant par l'Administration. Dans un navire de ce type de 225 mètres (738 pieds) de long, la tranche des machines doit être traitée comme un compartiment envahissable, mais avec une perméabilité de 85 pour cent.

A titre d'indication pour Administrations, les conditions suivantes peuvent être tenues pour satisfaisantes :

- a) la flottaison finale après envahissement est située au-dessous du bord inférieur de toute ouverture par laquelle un envahissement progressif pourrait avoir lieu ;
 - b) La gîte maximale due à l'envahissement dissymétrique est de l'ordre de 15° ;
 - c) La hauteur métacentrique après envahissement est positive.
- 4) On assignera à un navire du type « A » un franc-bord de base qui ne sera pas inférieur à celui qui figure dans la table A de la règle 28.

Type « B »

5) Tous les navires qui ne satisfont pas aux prescriptions des paragraphes 2 et 3 de la présente règle sont considérés comme appartenant au type « B ».

6) Aux navires du type « B » dont les écoutilles situées dans les emplacements de la catégorie 1 sont munies de panneaux conformes aux dispositions de la règle 15 7) ou de la règle 16, sauf dispositions contraires des paragraphes 7 à 10 inclus de la présente règle, il sera assigné des francs-bords conformes à ceux du tableau B (règle 28).

7) Aux navires du type « B » de plus de 100 mètres (328 pieds) de long il pourra être assigné un franc-bord inférieur à celui prévu au paragraphe 6 de la présente règle, à condition que l'Administration considère que, compte tenu du montant de la réduction :

a) les mesures prises pour la protection de l'équipement sont satisfaisantes

b) Les dispositifs de décharge sont adéquats ;

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

d) le navire chargé à la ligne de charge d'été restera à flot dans un état d'équilibre satisfaisant après envahissement d'un compartiment avarié isolé quelconque à l'exception de la tranche des machines ; la perméabilité de ce compartiment sera prise égale à 95 pour cent ;

e) si le navire a plus de 225 mètres (738 pieds) de long, la tranche des machines doit être traitée comme un compartiment envahissable avec toutefois une perméabilité de 85 pour cent.

A titre d'indication pour l'Administration, il est précisé qu'aux fins d'application des paragraphes 7 d) et e), les conditions prévues au paragraphe 3 alinéas a), b) et c) peuvent être considérées comme satisfaisantes.

Les calculs pourront être fondés sur les principales hypothèses suivantes :

- la hauteur de la brèche est égale au creux du navire
- la profondeur de la brèche n'est pas supérieure à $B/5$;
- aucune cloison transversale principale n'est endommagée ;
- la hauteur du centre de gravité au-dessus de la ligne d'eau zéro est évaluée en prenant pour hypothèse un chargement homogène des cales et une quantité des liquides et approvisionnement consommables égales à 50 pour cent de la capacité maximale.

8) Pour le calcul des francs-bords des navires du type « B » qui satisfont aux dispositions du paragraphe 7 de la présente règle, on ne diminuera pas la valeur indiquée au tableau B de la règle 28 de plus de 60 pour cent de la différence des valeurs indiquées aux tableaux B et A pour les navires de la longueur considérée.

9) La diminution mentionnée au paragraphe 8 peut être augmentée jusqu'à concurrence de 100 pour cent de la différence entre les valeurs indiquées aux tables B et A de la règle 28 si le navire satisfait aux dispositions des règles 26 1), 2), 3), 5) et 6) comme s'il était un navire du type « A » et satisfait en outre aux dispositions du paragraphe 7, alinéas a) à d) inclus de la présente règle, sous réserve de remplacer dans l'alinéa d) l'envahissement d'un seul compartiment avarié quelconque par l'envahissement de deux compartiments quelconques adjacents dans les sens longitudinal, non compris la tranche des machines. De plus, tout navire de ce type de plus de 225 mètres (738 pieds) de long, chargé à la ligne de charge d'été doit rester à flot dans un état d'équilibre satisfaisant après envahissement de la seule tranche des machines, la perméabilité de celle-ci étant présumée être de 85 pour cent.

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

Augmentation du franc-bord par rapport au franc-bord de base pour les navires du type « B » dont les panneaux d'écouille ne sont pas conformes aux dispositions des règles 15 7) ou 16

Longueur du navire (mètres)	Augmentation du franc-bord (millimètres)	Longueur du navire (mètres)	Augmentation du franc-bord (millimètres)	Longueur du navire (mètres)	Augmentation du franc-bord (millimètres)
108 et au- dessous	50	139	175	170	290
109	52	140	181	171	292
110	55	141	186	172	294
111	57	142	191	173	297
112	59	143	196	174	299
113	62	144	201	175	301
114	64	145	206	176	304
115	68	146	210	177	306
116	70	147	215	178	308
117	73	148	219	179	311
118	76	149	224	180	313
119	80	150	228	181	315
120	84	151	232	182	318
121	87	152	236	183	320
122	91	153	240	184	322
123	95	154	244	185	325
124	99	155	247	186	327
125	103	156	251	187	329
126	108	157	254	188	332
127	112	158	258	189	334
128	116	159	261	190	336
129	121	160	264	191	339
130	126	161	267	192	341
131	131	162	270	193	343
132	136	163	273	194	346
133	142	164	275	195	348
134	147	165	278	196	350
135	153	166	280	197	353
136	159	167	283	198	355
137	164	168	285	199	357
138	170	169	287	200	358

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

Les francs-bords des navires d'une longueur supérieure à 200 mètres seront fixés par l'Administration.

Augmentation du franc-bord par rapport au franc-bord de base pour les navires du type « B » dont les panneaux d'écouille ne sont pas conformes aux dispositions des règles 15 7) ou 16

Longueur du navire (pieds)	Augmentation du franc-bord (pouces)	Longueur du navire (pieds)	Augmentation du franc-bord (pouces)
350 et au-dessous	2,0	510	9,6
360	2,3	520	10,0
370	2,6	530	10,4
380	2,9	540	10,7
390	3,3	550	11,0
400	3,7	560	11,4

Longueur du navire (pieds)	Augmentation du franc-bord (pouces)	Longueur du navire (pieds)	Augmentation du franc-bord (pouces)
410	4,2	570	11,8
420	4,7	580	12,1
430	5,2	590	12,5
440	5,8	600	12,8
450	6,4	610	13,1
460	7,0	620	13,4
470	7,6	630	13,6
480	8,2	640	13,9
490	8,7	650	14,1
500	9,2	660	14,3

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

Les francs-bords des navires d'une longueur supérieure à 660 pieds seront fixés par l'Administration.

11) Le franc-bord d'une allège, d'un chaland ou de tout autre navire non auto - propulsé, doit être conforme aux dispositions des présentes règles. Toutefois, les règles 25, 26 2) et 3) et 39 ne sont pas applicables aux chalands s'ils n'ont pas d'équipage. Ceux-ci, s'ils ont seulement de petites ouvertures d'accès sur le pont de franc-bord fermées par des panneaux étanches aux intempéries, en acier ou en matériau équivalent, munis de garnitures étanches, pourront bénéficier de francs-bords inférieurs de 25 pour cent à ceux calculés conformément aux présentes règles.

Règle 28

Tables des francs-bords de base

Navires du type « A »

1) Le franc - bord de base pour les navires du type « A » est déterminé d'après la table suivante :

TABLE A

Table de franc-bord des navires du type « A »

Longueur du navire (mètres)	Franc-bord (millimètres)	Longueur du navire (mètres)	Franc-bord (millimètres)	Longueur du navire (mètres)	Franc-bord (millimètres)
24	200	59	559	94	1044
25	208	60	573	95	1059
26	217	61	587	96	1074
27	225	62	600	97	1089
28	233	63	613	98	1105
29	242	64	626	99	1120
30	250	65	639	100	1135
31	258	66	653	101	1151
32	267	67	666	102	1166
33	275	68	680	103	1181
34	283	69	693	104	1196
35	292	70	706	105	1212
36	300	71	720	106	1228
37	308	72	733	107	1244
38	316	73	746	108	1260
39	325	74	760	109	1276
40	334	75	773	110	1293
41	344	76	786	111	1309

Longueur du navire (mètres)	Franc-bord (millimètres)	Longueur du navire (mètres)	Franc-bord (millimètres)	Longueur du navire (mètres)	Franc-bord (millimètres)
42	354	77	800	112	1326
43	364	78	814	113	1342
44	374	79	828	114	1359
45	385	80	841	115	1376
46	396	81	855	116	1392
47	408	82	869	117	1409
48	420	83	883	118	1426
49	432	84	897	119	1442
50	443	85	911	120	1459
51	455	86	926	121	1476
52	467	87	940	122	1494
53	478	88	955	123	1511
54	490	89	969	124	1528
55	503	90	984	125	1546
56	516	91	999	126	1563
57	530	92	1014	127	1580
58	544	93	1029	128	1598
129	1615	174	2320	219	2784
130	1632	175	2332	220	2792
131	1650	176	2345	221	2801
132	1667	177	2357	222	2809
133	1684	178	2369	223	2817
134	1702	179	2381	224	2825
135	1719	180	2393	225	2833
136	1736	181	2405	226	2841
137	1753	182	2416	227	2849
138	1770	183	2428	228	2857
139	1787	184	2440	229	2865
140	1803	185	2451	230	2872
141	1820	186	2463	231	2880
142	1837	187	2474	232	2888
143	1853	188	2486	233	2895
144	1870	189	2497	234	2903
145	1886	190	2508	235	2910
146	1903	191	2519	236	2918
147	1919	192	2530	237	2925
148	1935	193	2541	238	2932
149	1952	194	2552	239	2939
150	1968	195	2562	240	2946
151	1984	196	2572	241	2953
152	2000	197	2582	242	2959
153	2016	198	2592	243	2966
154	2032	199	2602	244	2973
155	2048	200	2612	245	2979
156	2064	201	2622	246	2986
157	2080	202	2632	247	2993
158	2096	203	2641	248	3000
159	2111	204	2650	249	3006
160	2126	205	2659	250	3012
161	2141	206	2669	251	3018
162	2155	207	2678	252	3024
163	2169	208	2687	253	3030
164	2184	209	2696	254	3036
165	2198	210	2705	255	3042

Longueur du navire (mètres)	Franc-bord (millimètres)	Longueur du navire (mètres)	Franc-bord (millimètres)	Longueur du navire (mètres)	Franc-bord (millimètres)
166	2212	211	2714	256	3048
167	2226	212	2723	257	3054
168	2240	213	2732	258	3060
169	2254	214	2741	259	3066
170	2268	215	2749	260	3072
171	2281	216	2758	261	3078
172	2294	217	2767	262	3084
173	2307	218	2775	263	3089
264	3095	298	3254	332	3363
265	3101	299	3258	333	3366
266	3106	300	3262	334	3368
267	3112	301	3266	335	3371
268	3117	302	3270	336	3373
269	3123	303	3274	337	3375
270	3128	304	3278	338	3378
271	3133	305	3281	339	3380
272	3138	306	3285	340	3382
273	3143	307	3288	341	3385
274	3148	308	3292	342	3387
275	3153	309	3295	343	3389
276	3158	310	3298	344	3392
277	3163	311	3302	345	3394
278	3167	312	3305	346	3396
279	3172	313	3308	347	3399
280	3176	314	3312	348	3401
281	3181	315	3315	349	3403
282	3185	316	3318	350	3406
283	3189	317	3322	351	3408
284	3194	318	3325	352	3410
285	3198	319	3328	353	3412
286	3202	320	3331	354	3414
287	3207	321	3334	355	3416
288	3211	322	3337	356	3418
289	3215	323	3339	357	3420
290	3220	324	3342	358	3422
291	3224	325	3345	359	3423
292	3228	326	3347	360	3425
293	3233	327	3350	361	3427
294	3237	328	3353	362	3428
295	3241	329	3355	363	3430
296	3246	330	3358	364	3432
297	3250	331	3361	365	3433

Pour les navires de longueur intermédiaire, les francs-bords s'obtiennent par interpolation linéaire.

Les francs-bords des navires d'une longueur supérieure à 365 mètres seront fixés par l'Administration.

TABLE A
Table de franc-bord des navires du type « A »

Longueur du navire (pieds)	Franc-bord (pouces)	Longueur du navire (pieds)	Franc-bord (pouces)	Longueur du navire (pieds)	Franc-bord (pouces)
80	8,0	460	71,1	840	120,1
90	8,9	470	73,1	850	120,7
100	9,8	480	75,1	860	121,4
110	10,8	490	77,1	870	122,1
120	11,9	500	79,0	880	122,7
130	13,0	510	80,9	890	123,4
140	14,2	520	82,7	900	124,0
150	15,5	530	84,5	910	124,6
160	16,9	540	86,3	920	125,2
170	18,3	550	88,0	930	125,7
180	19,8	560	89,6	940	126,2
190	21,3	570	91,1	950	126,7
200	22,9	580	92,6	960	127,2
210	24,5	590	94,1	970	127,7
220	26,2	600	95,5	980	128,1
230	27,8	610	96,9	990	128,6
240	29,5	620	98,3	1000	129,0
250	31,1	630	99,6	1010	129,4
260	32,8	640	100,9	1020	129,9
270	34,6	650	102,1	1030	130,3
280	36,3	660	103,3	1040	130,7
290	38,0	670	104,4	1050	131,0
300	39,7	680	105,5	1060	131,4
310	41,4	690	106,6	1070	131,7
320	43,2	700	107,7	1080	132,0
330	45,0	710	108,7	1090	132,3
340	46,9	720	109,7	1100	132,6
350	48,8	730	110,7	1110	132,9
360	50,7	740	111,7	1120	133,2
370	52,7	750	112,6	1130	133,5
380	54,7	760	113,5	1140	133,8
390	56,8	770	114,4	1150	134,0
400	58,8	780	115,3	1160	134,3
410	60,9	790	116,1	1170	134,5
420	62,9	800	117,0	1180	134,7
430	65,0	810	117,8	1190	135,0
440	67,0	820	118,6	1200	135,2
450	69,1	830	119,3		

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

Les francs-bords des navires d'une longueur supérieure à 1200 pieds seront fixés par l'Administration.

Navires du type « B »

2) Le franc-bord de base pour les navires du type « B » est déterminé d'après la table suivante :

TABLE B

Table de franc-bord des mesures du type « B »

Longueur du navire (mètres)	Franc-bord (millimètres)	Longueur du navire (mètres)	Franc-bord (millimètres)	Longueur du navire (mètres)	Franc-bord (millimètres)
24	200	59	559	94	1154
25	208	60	573	95	1172
26	217	61	587	96	1190
27	225	62	601	97	1209
28	233	63	615	98	1229
29	242	64	629	99	1250
30	250	65	644	100	1271
31	258	66	659	101	1293
32	267	67	674	102	1315
33	275	68	689	103	1337
34	283	69	705	104	1359
35	292	70	721	105	1380
36	300	71	738	106	1401
37	308	72	754	107	1421
38	316	73	769	108	1440
39	325	74	784	109	1459
40	334	75	800	110	1479
41	344	76	816	111	1500
42	354	77	833	112	1521
43	364	78	850	113	1543
44	374	79	868	114	1565
45	385	80	887	115	1587
46	396	81	905	116	1609
47	408	82	923	117	1630
48	420	83	942	118	1651
49	432	84	960	119	1671
50	443	85	978	120	1690
51	455	86	996	121	1709
52	467	87	1015	122	1729
53	478	88	1034	123	1750
54	490	89	1054	124	1771
55	503	90	1075	125	1793
56	516	91	1096	126	1815
57	530	92	1116	127	1837
58	544	93	1135	128	1859
129	1880	174	2795	219	3570
130	1901	175	2815	220	3586
131	1921	176	2835	221	3601
132	1940	177	2855	222	3615
133	1959	178	2875	223	3630
134	1979	179	2895	224	3645
135	2000	180	2915	225	3660
136	2021	181	2933	226	3675
137	2043	182	2952	227	3690
138	2065	183	2970	228	3705
139	2087	184	2988	229	3720
140	2109	185	3007	230	3735
141	2130	186	3025	231	3750

Longueur du navire (mètres)	Franc-bord (millimètres)	Longueur du navire (mètres)	Franc-bord (millimètres)	Longueur du navire (mètres)	Franc-bord (millimètres)
142	2151	187	3044	232	3765
143	2171	188	3062	233	3780
144	2190	189	3080	234	3795
145	2209	190	3098	235	3808
146	2229	191	3116	236	3821
147	2250	192	3134	237	3835
148	2271	193	3151	238	3849
149	2293	194	3167	239	3864
150	2315	195	3185	240	3880
151	2334	196	3202	241	3893
152	2354	197	3219	242	3906
153	2375	198	3235	243	3920
154	2396	199	3249	244	3934
155	2418	200	3264	245	3949
156	2440	201	3280	246	3965
157	2460	202	3296	247	3978
158	2480	203	3313	248	3992
159	2500	204	3330	249	4005
160	2520	205	3347	250	4018
161	2540	206	3363	251	4032
162	2560	207	3380	252	4045
163	2580	208	3397	253	4058
164	2600	209	3413	254	4072
165	2620	210	3430	255	4085
166	2640	211	3445	256	4098
167	2660	212	3460	257	4112
168	2680	213	3475	258	4125
169	2698	214	3490	259	4139
170	2716	215	3505	260	4152
171	2735	216	3520	261	4165
172	2754	217	3537	262	4177
173	2774	218	3554	263	4189
264	4201	298	4607	332	4975
265	4214	299	4618	333	4985
266	4227	300	4630	334	4995
267	4240	301	4642	335	5005
268	4252	302	4654	336	5015
269	4264	303	4665	337	5025
270	4276	304	4676	338	5035
271	4289	305	4686	339	5045
272	4302	306	4695	340	5055
273	4315	307	4704	341	5065
274	4327	308	4714	342	5075
275	4339	309	4725	343	5086
276	4350	310	4736	344	5097
277	4362	311	4748	345	5108
278	4373	312	4757	346	5119
279	4385	313	4768	347	5130
280	4397	314	4779	348	5140
281	4408	315	4790	349	5150
282	4420	316	4801	350	5160
283	4432	317	4812	351	5170
284	4443	318	4823	352	5180
285	4455	319	4834	353	5190
286	4467	320	4844	354	5200

Longueur du navire (mètres)	Franc-bord (millimètres)	Longueur du navire (mètres)	Franc-bord (millimètres)	Longueur du navire (mètres)	Franc-bord (millimètres)
287	4478	321	4855	355	5210
288	4490	322	4866	356	5220
289	4502	323	4878	357	5230
290	4513	324	4890	358	5240
291	4525	325	4899	359	5250
292	4537	326	4909	360	5260
293	4548	327	4920	361	5268
294	4560	328	4931	362	5276
295	4572	329	4943	363	5285
296	4583	330	4955	364	5294
297	4595	331	4965	365	5303

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

Les francs-bords des navires d'une longueur supérieure à 365 mètres seront fixés par l'Administration.

TABLE B

Table de franc-bord des navires du type « B »

Longueur du navire (pieds)	Franc-bord (pouces)	Longueur du navire (pieds)	Franc-bord (pouces)	Longueur du navire (pieds)	Franc-bord (pouces)
80	8,0	460	83,1	840	161,2
90	8,9	470	85,6	850	162,8
100	9,8	480	88,1	860	164,3
110	10,8	490	90,6	870	165,9
120	11,9	500	93,1	880	167,4
130	13,0	510	95,6	890	168,9
140	14,2	520	98,1	900	170,4
150	15,5	530	100,6	910	171,8
160	16,9	540	103,0	920	173,3
170	18,3	550	105,4	930	174,7
180	19,8	560	107,7	940	176,1
190	21,3	570	110,0	950	177,5
200	22,3	580	112,3	960	178,9
210	24,7	590	114,6	970	180,3
220	26,6	600	116,8	980	181,7
230	28,5	610	119,0	990	183,1
240	30,4	620	121,1	1000	184,4
250	32,4	630	123,2	1010	185,8
260	34,4	640	125,3	1020	187,2
270	36,5	650	127,3	1030	188,5
280	38,7	660	129,3	1040	189,8
290	41,0	670	131,3	1050	191,0
300	43,3	680	133,3	1060	192,3
310	45,7	690	135,3	1070	193,5
320	48,2	700	137,1	1080	194,8
330	50,7	710	139,0	1090	196,1
340	53,2	720	140,9	1100	197,3
350	55,7	730	142,7	1110	198,6
360	58,2	740	144,5	1120	199,9

Longueur du navire (pieds)	Franc-bord (pouces)	Longueur du navire (pieds)	Franc-bord (pouces)	Longueur du navire (pieds)	Franc-bord (pouces)
370	60,7	750	146,3	1130	201,2
380	63,2	760	148,1	1140	202,3
390	65,7	770	149,8	1150	203,5
400	68,2	780	151,5	1160	204,6
410	70,7	790	153,2	1170	205,8
420	73,2	800	154,8	1180	206,9
430	75,7	810	156,4	1190	208,1
440	78,2	820	158,0	1200	209,3
450	80,7	830	159,6		

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

Les francs-bords des navires d'une longueur supérieure à 1200 pieds seront fixés par l'administration.

REGLE 29

Corrections du franc-bord des navires d'une longueur inférieure ou égale à 100 mètres (328 pieds)

Le franc-bord de base d'un navire de type « B » de longueur L comprise entre 24 mètres (79 pieds) et 100 mètres (328 pieds) et dont la longueur effective (E) des superstructures est inférieure ou égale à 35 pour cent de la longueur du navire doit être augmenté de la quantité suivante :

$$7,5 (100 - L) (0,35 - E) \text{ millimètres}$$

—
L

où L est la longueur du navire en mètres,

E est la longueur effective des superstructures en mètre, telle qu'elle est définie par la règle 35,

$$\text{ou } 0,09 (325 - L) (0,35 - E) \text{ pouces}$$

—
L

où L est la longueur du navire en pieds,

E est la longueur effective des superstructures en pieds, telle qu'elle est définie par la règle 35.

REGLE 30

Correction pour le coefficient de remplissage

Lorsque le coefficient de remplissage (C) est supérieur

à 0,68, le franc-bord de base défini à la règle 28 corrigé s'il y a lieu conformément aux règles 27 8), 27-10) et 29 doit être multiplié par le facteur $C_b + 0,68$.

—
1,36

REGLE 31

Correction de creux

1) Lorsque D est supérieur à L, le franc-bord est aug-

$$\text{menté de la valeur } (D - L) R \text{ millimètres, ou } R = \frac{15}{15} L$$

—
15

0,40

pour les longueurs égales ou supérieures à 120 mètres, et 250 pour les longueurs égales ou supérieures à 120 mètres, ou bien de la valeur suivante :

(D — L) R pouces, où R est égal à L pour les longueurs

—
131,2

inférieures à 393,6 pieds et à 3 pour les longueurs égales ou supérieures à 393,6 pieds.

2) Lorsque D est inférieur à L, aucune réduction n'est prévue, sauf pour les navires qui possèdent soit des superstructures fermées couvrant ou moins une longueur égale à 0,6 L au milieu du navire, soit un trunk complet, soit un ensemble de superstructures fermées détachées et de trunks s'étendant sans interruption de l'avant à l'arrière, auquel cas la réduction du franc-bord est déterminée suivant la proportion prescrite au paragraphe 1 de la présente règle.

3) Lorsque la hauteur d'une superstructure ou d'un trunk est inférieure à la hauteur normale telle qu'elle est définie par la règle 33, la réduction du franc-bord doit être proportionnelle au rapport entre la hauteur réelle et la hauteur normale.

REGLE 32

Correction pour la position de la ligne de pont

Lorsque le creux réel au bord supérieur de la marque de la ligne de pont est supérieur ou inférieur à D, la différence entre les creux est ajoutée au franc-bord ou en est retranchée.

REGLE 33

Hauteur normale des superstructures

La hauteur normale d'une superstructure est celle qui figure sur le tableau suivant :

Hauteur normale (en mètres).

L (METRES)	DEMI-DUNETTE	TOUTES AUTRES Superstructures
30 ou au-dessous	0,90	1,80
75	1,20	1,80
125 ou au-dessus	1,80	2,30

Hauteur normale (en pieds)

L (PIEDS)	DEMI-DUNETTE	TOUTES AUTRES Superstructures
98,5 ou au-dessous	3,0	5,9
246	3,9	5,9
410 ou au-dessus	5,9	7,5

Pour des longueurs intermédiaires du navire, les hauteurs normales s'obtiennent par interpolation linéaire..

REGLE 34

Longueur des superstructures

1) Sauf dispositions prévues dans le paragraphe 2 de la présente règle, la longueur d'une superstructure (S) est la longueur moyenne de la partie de la superstructure qui s'étend à l'intérieur de la longueur (L).

2) Lorsque la cloison d'extrémité d'une superstructure fermée présente une courbure convexe régulière à partir des murailles de cette superstructure, on peut considérer que cette superstructure s'étend en longueur jusqu'à une cloison plane équivalente, placée à une distance égale aux deux tiers de la flèche vers l'avant ou vers l'arrière de la partie courbe de la cloison. La flèche maximale pouvant être prise en considération est égale à la moitié de la largeur de la superstructure au point de raccordement de la façade courbe avec la muraille de la superstructure.

REGLE 35

Longueur effective des superstructures

1) Sauf dispositions prévues dans le paragraphe 2 de la présente règle, la longueur effective (E) d'une superstructure fermée de hauteur normale est la longueur réelle de cette superstructure.

2) Dans tous les cas où une superstructure fermée de hauteur normale, est en retrait par rapport aux murailles, comme le permet la règle 3 10), la longueur effective est la longueur modifiée dans le rapport b/B_s dans lequel :

« b » est la largeur de la superstructure au milieu de sa longueur, et

« B_s » est la largeur du navire au milieu de la longueur de la superstructure.

Lorsqu'une superstructure est en retrait sur une certaine partie de sa longueur, cette modification ne s'applique qu'à la partie en retrait.

3) Si la hauteur d'une superstructure fermée est inférieure à la hauteur normale, sa longueur effective est égale à sa longueur réelle réduite dans le rapport de sa hauteur réelle à la hauteur normale. Si la hauteur est supérieure à la hauteur normale, aucune majoration de la longueur effective ne doit être effectuée.

4) La longueur effective d'une demi-dunette terminée par une façade intacte est égale à sa longueur réelle sans qu'elle puisse dépasser 0,6 L. Si la cloison terminale n'est pas intacte, la demi-dunette est considérée comme une dunette de hauteur réduite.

5) Les superstructures non fermées sont considérées comme ayant une longueur effective nulle.

REGLE 36

Trunks

1) Un trunk ou toute autre construction similaire ne s'étendant pas jusqu'aux murailles du navire est considéré comme efficace sous réserve que les conditions suivantes soient respectées :

a) il est au moins aussi solide qu'une superstructure ;

b) les écoutilles sont situées sur le pont supérieur du trunk ; les surbaux et panneaux d'écouille satisfont aux prescriptions des règles 13 à 16 incluse ; la gouttière du pont du trunk est assez large pour constituer passerelle satisfaisante de rigidité convenable.

Cependant de petites ouvertures d'accès munies de fermetures étanches aux intempéries peuvent être autorisées sur le pont de franc-bord ;

c) une plate-forme permanente de manœuvre, s'étendant de l'avant à l'arrière et munie de rambardes, est constituée par le pont supérieur du trunk ou par des trunks détachés reliés aux superstructures par des passerelles permanentes efficaces ;

d) les manches à air sont protégées par le trunk, par des capots étanches ou tout autre système équivalent ;

e) des rambardes sont placées sur les parties exposées du pont de franc-bord au droit du trunk sur au moins la moitié de la longueur de ces parties exposées ;

f) les encaissements des machines sont protégés par le trunk, par une superstructure de hauteur au moins égale à la hauteur normale ou par un roufle de même hauteur et de solidité équivalente ;

g) la largeur du trunk est au moins égale à 60 pour cent de la largeur du navire ;

h) la longueur du trunk est au moins égale à 0,6 L s'il n'y a pas de superstructure.

2) La longueur effective d'un trunk efficace est égale à sa longueur totale réduite dans le rapport de sa largeur moyenne à B.

3) La hauteur normale d'un trunk est la hauteur normale d'une superstructure autre qu'une demi-dunette.

4) Lorsque la hauteur d'un trunk est inférieure à la normale, sa longueur effective est réduite dans le rapport de la hauteur réelle à la hauteur normale. Lorsque la hauteur des surbaux d'écouille sur le pont supérieur du trunk est inférieure à la hauteur prescrite à la règle 15 1), la hauteur du trunk est réduite de la différence entre la hauteur réelle et la hauteur prescrite des surbaux d'écouille.

REGLE 37

Déduction pour superstructures et trunks

1) Lorsque la longueur effective des superstructures et des trunks est égale à L, la réduction du franc-bord est de 350 millimètres pour un navire de 24 mètres de long, de 860 millimètres pour un navire de 85 mètres de long et de 1070 millimètres pour un navire de 122 mètres de long et au-dessus (14 pouces pour 79 pieds, 34 pouces pour 279 pieds et 42 pouces pour 400 pieds et au-dessus) ; pour les longueurs intermédiaires, les corrections s'obtiennent par interpolation linéaire.

2) Lorsque la longueur effective totale des superstructures et trunks est inférieure à L, la réduction correspond au pourcentage indiqué dans un des deux tableaux suivants :

Pourcentage de réduction pour les navires du type « A »

	Longueur totale effective des superstructures et des trunks										
	0	0,1L	0,2L	0,3L	0,4L	0,5L	0,6L	0,7L	0,8L	0,9L	1,0L
Pourcentage de réduction pour tous les types de superstructures	0	7	14	21	31	41	52	63	75,5	87,7	100

Pour les longueurs intermédiaires de superstructures les pourcentages s'obtiennent par interpolation linéaire.

Pourcentage de réduction pour les navires du type « B »

Ligne		Longueur totale effective des superstructures et des trunks										
		0	0,1L	0,2L	0,3L	0,4L	0,5L	0,6L	0,7L	0,8L	0,9L	L
I	Navires avec gaillard et sans château détaché	0	5	10	15	23,5	32	46	63	75,3	87,7	100
II	Navires avec gaillard et avec château détaché	0	6,3	12,7	19	27,5	36	46	63	75,3	87,7	100

Pour les longueurs intermédiaires de superstructures les pourcentages s'obtiennent par interpolation linéaire.

3) Pour les navires du type « B » :

a) Lorsque la longueur effective d'un château est inférieure à 0,2 L, les pourcentages sont obtenus par interpolation linéaire entre les lignes I et II.

b) Lorsque la longueur effective d'un gaillard est supérieure à 0,4 L, les pourcentages sont tirés de la ligne II.

c) Lorsque la longueur effective d'un gaillard est inférieure à 0,07 L, les pourcentages ci-dessus sont diminués de la quantité suivante :

$$5 \times \frac{(0,07 L - f)}{0,07 L}$$

dans laquelle f est la longueur effective du gaillard.

REGLE 38

Tonture

Observations générales

1) La tonture se mesure à partir du livrer du pont jusqu'à une ligne de référence tracée parallèlement à la

flottaison prévue passant par le point d'intersection de la perpendiculaire milieu avec la ligne de tonture.

2) Sur les navires prévus pour naviguer avec une quille inclinée, la tonture peut être mesurée par rapport à une ligne de référence parallèle à la flottaison en charge prévue.

3) Sur les navires à pont découvert et sur les navires ayant des superstructures détachées, la tonture se mesure au point de franc-bord.

4) Sur les navires dont les hauts ont des formes inhabituelles comportant un talus ou un décrochement, la tonture est évaluée d'après le creux équivalent au milieu du navire.

5) Sur les navires ayant une superstructure de hauteur normale s'étendant sur toute la longueur du pont de franc-bord, la tonture est mesurée au pont de la superstructure. Si la hauteur est supérieure à la hauteur normale, la plus faible différence (Z) entre la hauteur réelle et la hauteur normale est ajoutée à chacune des ordonnées extrêmes. De même, les ordonnées intermédiaires situées à L/6 et L/3 de chaque perpendiculaire sont augmentées respectivement de 0,444 Z et de 0,111 Z.

6) Lorsque le pont supérieur d'une superstructure fermée a au moins la même tonture que la partie exposée du pont de franc-bord il n'est pas tenu compte de la tonture de la partie couverte du pont de franc-bord.

7) Lorsqu'une dunette ou un gaillard fermés ont une hauteur normale et une tonture plus importante que celle du pont de franc-bord, ou lorsque leur hau-

teur est supérieure à la hauteur normale, on augmente la tonture du pont de franc-bord de la manière indiquée au paragraphe 12 de la présente règle.

Courbe de tonture normale

8) Les ordonnées de la courbe de tonture normale sont données dans le tableau suivant :

Courbe de tonture normale

(L en mètres)

	Position	Ordonnées (en millimètres)	Coefficients
Moitié Arrière	Perpendiculaire arrière	25 ($\frac{L}{3} + 10$)	1
	1/6 L à partir de la pp.AR	11,1 ($\frac{L}{3} + 10$)	3
	1/3 L à partir de la pp.AR	2,8 ($\frac{L}{3} + 10$)	3
	Milieu	0	1
Moitié Avant	Milieu	0	1
	1/3 L à partir de la pp.AV	5,6 ($\frac{L}{3} + 10$)	3
	1/6 L à partir de la pp.AV	22,2 ($\frac{L}{3} + 10$)	3
	perpendicualire avant	50 ($\frac{L}{3} + 10$)	1

Courbe de tonture normale

(L en pieds)

	Position	Ordonnées (en pouces)	Coefficients
Moitié Arrière	Perpendiculaire arrière	0,1L + 10	1
	1/6 L à partir de la pp.AR	0,0444L + 4,44	3
	1/3 L à partir de la pp.AR	0,0111L + 1,11	3
	Milieu	0	1
Moitié Avant	Milieu	0	1
	1/3 L à partir de la pp.AV	0,222L + 2,22	3
	1/6 L à partir de la pp.AV	0,0888 + 8,88	3
	Perpendiculaire avant	0,2L + 20	1

*Mesure des écarts par rapport à la courbe
de tonture normale*

9) Lorsque la ligne de tonture diffère de la ligne de tonture normale, les quatre ordonnées de chacune des courbes des moitiés avant et arrière multipliées par les coefficients correspondants donnés à la dernière

re colonne du tableau du paragraphe 8. Le huitième de la différence entre la somme des produits ainsi obtenus et celle des produits correspondants aux valeurs normales, détermine l'insuffisance ou l'excès de tonture des moitiés avant et arrière. La moyenne arithmétique des valeurs ainsi obtenues détermine l'insuffisance ou l'excès de tonture du pont.

10) Lorsqu'il y a excès de tonture la moitié arrière et insuffisance de tonture dans la moitié avant aucune réduction de franc-bord n'est accordée pour l'excès de tonture de la partie arrière et il n'est tenu compte que de l'insuffisance de tonture de la partie avant.

11) Lorsqu'il y a excès de tonture dans la moitié avant et que l'insuffisance de tonture dans la moitié arrière ne dépasse pas 25 pour cent de la tonture normale, on prend en considération l'excès de tonture lorsque l'insuffisance de tonture de la moitié arrière est supérieure à 50 pour cent de la tonture normale, il n'est pas tenu compte de l'excès de tonture à l'avant ; lorsque la tonture à l'arrière se situe entre 50 pour cent et 75 pour cent de la valeur normale, des corrections intermédiaires peuvent être admises pour l'excès de tonture à l'avant.

12) Lorsqu'un supplément de tonture est accordé pour une dunette ou un gaillard, il convient d'utiliser la formule suivante :

$s = 1 y L'$ dans laquelle :

$$\frac{3}{L}$$

s = supplément de tonture à déduire de l'insuffisance de tonture ou à ajouter à l'excès de tonture ;

y = différence entre la hauteur réelle et la hauteur normale de la superstructure à l'extrémité de la ligne de tonture ;

L' = longueur moyenne de la partie fermée de la dunette ou du gaillard, sans dépasser 0,5 L ;

L = longueur du navire définie à la règle 3 1) de la présente Annexe.

La formule ci-dessus donne une courbe ayant la forme d'une parabole tangente à la courbe de tonture réelle du pont de franc-bord et coupant l'ordonnée extrême en un point situé au-dessous du pont de superstructure, à une distance de ce pont égale à la hauteur normale d'une superstructure. Le pont de superstructure ne doit en aucun point se trouver à une hauteur au-dessus de cette courbe plus faible que la hauteur normale de superstructure. Cette courbe doit être utilisée pour la détermination de la ligne de tonture des moitiés avant et arrière du navire.

Correction pour écarts par rapport à la ligne de tonture normale

13) La correction pour la tonture est égale à l'insuffisance ou à l'excès de tonture (voir paragraphe 9 à 11 de la présente règle), multiplié par le facteur 0,75 - S

$$\frac{2L}{S}$$

S étant la longueur totale des superstructures fermées.

Augmentation pour insuffisance de tonture

14) Lorsque la tonture est moindre que la tonture normale, la correction pour insuffisance de tonture (voir paragraphe 13 de la présente règle) s'ajoute au franc-bord.

Déduction pour excès de tonture

15) Dans les navires dont la superstructure fermée couvre 0,1 L en avant du milieu et 0,1 L en arrière du

milieu, la correction pour excès de tonture calculée d'après les dispositions du paragraphe II de la présente règle, est déduite du franc-bord ; dans les navires dont aucune superstructure fermée ne couvre le milieu, le franc-bord ne subit aucune déduction ; lorsqu'une superstructure fermée couvre moins de 0,1 L en avant du milieu et moins de 0,1 L en arrière du milieu, la déduction s'obtient par interpolation linéaire. La déduction maximum pour excès de tonture est de 125 millimètres par 100 mètres de longueur (1/2 pouce par 100 pieds de longueur).

Règle 39

Hauteur minimale d'étrave

1) La hauteur d'étrave est définie comme la distance verticale au droit de la perpendiculaire avant, entre la flottaison correspondant au franc-bord d'été assigné et à l'assiette prévue et le livret en bord du pont découvert. Cette hauteur ne doit pas être inférieure aux valeurs données par les formules suivantes : pour les navires de moins de 250 mètres de longueur

$$56 L \frac{L}{500} \frac{1,36}{C + 0,68} \text{ millimètres ;}$$

pour les navires d'une longueur égale ou supérieure à 250 mètres :

$$7000 \frac{1,36}{C + 0,68} \text{ millimètres ;}$$

L est la longueur du navire en mètres et C est le coefficient de remplissage dont la

valeur ne doit pas être prise inférieure à 0,68,

ou bien,

pour les navires de moins de 820 pieds de longueur :

$$0,672 L \frac{L}{1640} \frac{1,36}{C + 0,68} \text{ pouces ;}$$

pour les navires de 820 pieds au minimum :

$$275,6 \frac{1,36}{C + 0,68} \text{ pouces}$$

L est la longueur du navire en pieds et C est le coefficient de remplissage dont la valeur ne doit pas être prise inférieure à 0,68

2) Lorsque la hauteur d'étrave prévue au paragraphe 1 de la présente règle est obtenue grâce à la tonture, celle-ci doit s'étendre sur 15 pour cent au moins de la longueur du navire mesuré à partir de la perpendiculaire avant. Lorsqu'elle est obtenue grâce à l'existence d'une superstructure, cette dernière doit s'étendre de l'étrave à un point au moins situé à 7 pour cent de L en arrière de la perpendiculaire avant, et doit satisfaire aux conditions suivantes :

a) sur les navires d'une longueur inférieure ou égale à 100 mètres (328 pieds) il doit être fermé conformément aux dispositions de la règle 3 10) ;

b) sur les navires d'une longueur supérieure à 100 mètres (328 pieds), il n'est pas nécessaire qu'il soit conforme aux dispositions de la règle 3 10) mais il doit être muni de dispositifs de fermeture donnant satisfaction à l'Administration.

3) L'Administration peut accorder des dérogations lorsque des conditions exceptionnelles d'exploitation du navire ne lui permettent pas de se conformer aux dispositions des paragraphes 1 et 2 de la présente règle.

Règle 40

Francs-bords minimaux

Franc-bord d'été

1) le franc-bord minimal d'été est le franc-bord tiré des tableaux appropriés de la règle 28 assorti des corrections mentionnées dans la règle 27 dans la mesure où elle s'applique, les règles 29, 30, 32, 37 et 38 et, s'il y a lieu, la règle 39 de la présente Annexe.

2) le franc-bord en eau salée, calculé conformément au paragraphe 1 de la présente règle, mais sans la correction pour la position de la ligne de pont prévue à la règle 32, ne doit pas être inférieur à 50 millimètres (2 pouces). Pour les navires dont les écoutilles situées sur les parties exposées du pont de franc-bord sont munies de panneaux ne répondant pas aux prescriptions des règles 15 7), 16 ou 26, ce franc-bord ne doit pas être inférieur à 150 millimètres (6 pouces).

Franc-bord tropical

3) Le franc-bord minimal dans la zone tropicale s'obtient en déduisant du franc-bord d'été 1/48^{ème} du tirant d'eau d'été mesuré à partir du dessus de quille jusqu'au centre de l'anneau de la marque de franc-bord.

4) Le franc-bord en eau salée, calculé conformément au paragraphe 1 de la présente règle, mais sans la correction pour la position de la ligne de pont prévue à la règle 32 ne doit pas être inférieur à 50 millimètres (2 pouces), pour les navires dont les écoutilles situées dans les emplacements de la catégorie 1 sont munies de panneaux ne répondant pas aux prescriptions des règles 15 7), 16 ou 26, ce franc-bord ne doit pas être inférieur à 150 millimètres (6 pouces).

Franc-bord d'hiver

5) Le franc-bord minimal d'hiver s'obtient en ajoutant au franc-bord d'été 1/48^{ème} du tirant d'eau d'été mesuré depuis le dessus de quille jusqu'au centre de l'anneau de la marque de franc-bord.

Franc-bord d'hiver dans l'Atlantique nord

6) Le franc-bord minimal des navires ne dépassant pas 100 mètres (328 pieds) de longueur qui naviguent, pendant la période saisonnière d'hiver, dans une par-

tie quelconque de la région définie à la règle 52 de l'annexe II est égal au franc-bord d'hiver augmenté de 50 millimètres (2 pouces). Pour les autres navires, il est égal au franc-bord d'hiver.

Franc-bord en eau douce

7) Le franc-bord minimal en eau douce de densité égale à 1 s'obtient en déduisant du franc-bord minimal en eau salée la valeur suivante :

$$A \frac{40}{T} \text{ centimètres (pouces) où}$$

A = déplacement en eau salée, en tonnes à la flottaison en charge d'été ;

T = tonne par centimètres (ou par pouce) d'immersion en eau salée, à la flottaison en charge d'été.

8) Lorsque le déplacement à la flottaison en charge d'été ne peut être déterminé de façon certaine, la déduction doit être égale à 1/48^{ème} du tirant d'eau d'été mesuré depuis le dessus de quille jusqu'au centre de l'anneau de la marque de franc-bord.

CHAPITRE IV

Prescriptions particulières aux navires auxquels est assigné un franc-bord pour transport de bois en pontée

Règle 41

Champ d'application du présent chapitre

Les règles 42 à 45 incluse s'appliquent uniquement aux navires auxquels sont assignés des francs-bords pour transport de bois.

Règle 42

Définitions

1) Chargement de bois en pontée. L'expression « chargement de bois en pontée » signifie un chargement de bois transporté sur une partie non couverte d'un pont de franc-bord ou d'un pont de superstructure. Cette expression ne comprend ni les chargements de pulpe de bois ni les chargements similaires.

2) Ligne de charge pour transport de bois en pontée. Un chargement de bois en pontée peut être considéré comme donnant au navire une certaine flottabilité supplémentaire et une meilleure défense contre la mer. C'est pourquoi les navires transportant de chargements de bois en pontée peuvent être autorisés à bénéficier d'un franc-bord réduit calculé comme indiqué à la règle 45 et marqué suivant les dispositions de la règle 6 3) et 4). Toutefois, pour que cette ligne de charge spéciale puisse être attribuée et utilisée, il est nécessaire que la pontée en bois remplisse un certain nombre de conditions indiquées à certaines conditions de construction indiquées à la règle 43.

*Règle 43**Construction du navire**Superstructure*

1) Le navire doit avoir un gaillard dont la hauteur soit au moins égale à la hauteur normale et la longueur au moins égale à 0,07 L. De plus, tout navire dont la longueur est inférieure à 100 mètres (328 pieds) doit avoir à l'arrière une dunette ayant au moins la hauteur normale ou une demi-dunette surmontée d'un roufle ou d'un capot solide en acier, l'ensemble atteignant au moins cette même hauteur totale.

Ballasts de double fond

2) Les ballasts de double fond situés dans la demi longueur du navire au milieu doivent avoir un cloisonnement longitudinal convenable étanche.

Pavois

3) Le navire doit être muni, soit de pavois fixes d'une hauteur au moins égale à 1 mètre (39 1/2 pouces), spécialement renforcés à la partie supérieure, supportés par de solides jambettes fixées au pont et pourvus des sabords de décharge nécessaires, soit de rambardes efficaces de même hauteur et de construction particulièrement robuste.

*Règle 44**Arrimage**Généralités*

1) Les ouvertures dans le pont exposé sur lesquelles la pontée est arrimée doivent être soigneusement fermées et assujetties. Les manches à air doivent être efficacement protégées.

2) Les chargements de bois en pontée doivent s'étendre au moins sur toute la longueur disponible, c'est-à-dire la longueur totale du ou ces puits entre superstructures. S'il n'y a pas de superstructures à l'extrémité arrière. La pontée doit s'étendre jusqu'à l'extrémité arrière de l'écouille située le plus en arrière. La pontée doit être arrimée aussi solidement que possible au moins jusqu'à une hauteur égale à la hauteur normale d'une superstructure.

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

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

Montants

5) Lorsque la nature du bois exige l'installation de montants, ces derniers doivent avoir une résistance appropriée compte tenu de la largeur du navire ; leur écartement doit être en rapport avec la longueur et le type du bois transporté, mais ne doit dépasser 3 mètres (9,8 pieds). De robustes cornières ou des Sabots métalliques efficacement fixés à la tôle gouttière ou tout autre dispositif efficace doivent être prévus pour maintenir les montants.

Saisines

6) La pontée doit être efficacement fixée sur toute sa longueur par des saisines traversières indépendantes les unes des autres, et dont l'écartement ne dépasse pas 3 mètres (9,8 pieds). Les pitons à œil prévus pour ces saisines doivent être efficacement fixés au carreau ou à la tôle gouttière à des intervalles de 3 mètres (9,8 pieds) au maximum. La distance entre une cloison d'extrémité de superstructures et le premier piton à œil ne doit pas dépasser 2 mètres (6,6 pieds). Des pitons à œil et des saisines doivent être prévus à 0,6 mètre (23 1/2 pouces) et 1,5 mètre (4,9 pieds) des extrémités de la pontée lorsqu'il n'y a pas de cloison.

7) Les saisines doivent être constituées par une chaîne à mailles serrées d'au moins 19 millimètres (3/4 pouce) ou par un filin d'acier de résistance équivalente ; elles doivent être pourvues de crocs à échappement et de ridoirs toujours accessibles. Une courte chaîne à mailles longues doit être prévue pour les saisines en filin d'acier afin d'en régler la longueur.

8) Lorsque la longueur des pièces de bois est inférieure à 3,6 mètres (11,8 pieds), l'écartement des saisines doit être réduit ou d'autres dispositions appropriées doivent être prises en fonction de cette longueur.

9) Tous les dispositifs exigés pour la fixation des saisines doivent avoir une résistance qui corresponde à celle de ces saisines.

Stabilité

10) Une marge suffisante de stabilité doit être prévue pour tous les stades du voyage, compte tenu des augmentations de poids, telles que celles qui résultent d'une absorption d'eau par la cargaison et du givrage, ainsi que des pertes de poids provenant de la consommation du combustible et des approvisionnements.

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

11) En sus des prescriptions de la règle 25 5) de la présente Annexe, des garde-corps ou des filières de sécurité établis avec un écartement vertical maximum de 33 cm (13 pouces) doivent être installés de chaque côté de la pontée jusqu'à une hauteur d'au moins un mètre (39 pouces) au-dessus de la cargaison.

Appareils à gouverner

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

*Règle 45**Calcul du franc-bord*

1) Les francs-bords minimaux d'été calculés suivant les prescriptions des règles 27 5), 6) et 11), 28, 29, 30, 31, 32, 37 et 38. Toutefois, il y a lieu de remplacer les pourcentages donnés dans la règle 37 par les suivants :

	Longueur effective totale des superstructures										
	!0	0,1L	0,2L	0,3L	0,4L	0,5L	0,6L	0,7L	0,8L	0,9L	1,0L
Déduction pour tous les types de superstructures (en pourcentage)	20	31	42	53	64	70	76	82	88	94	100

Pour les longueurs intermédiaires des superstructures, les pourcentages s'obtiennent par interpolation linéaire.

2) Le franc-bord d'hiver pour transport de bois en pontée s'obtient en ajoutant au franc-bord d'été pour transport de bois 1/36e du tirant d'eau correspondant compté à partir du dessus de quille.

3) Les francs-bords d'hiver pour transport de bois dans l'Atlantique nord sont les mêmes que les francs-bords d'hiver dans l'Atlantique nord prescrits à la règle 40 6).

4) Le franc-bord tropical pour transport de bois s'obtient en déduisant du franc-bord d'été pour transport de bois 1/48e du tirant d'eau correspondant, compté à partir du dessus de quille.

5) Le franc-bord en eau douce pour transport de bois s'obtient par application des prescriptions de la règle 40,7), à partir du franc-bord d'été des navires transportant du bois en pontée.

ANNEXE II

ZONES, REGIONS ET PERIODIQUES SAISONNIERES

Les zones et régions définies dans la présente Annexe satisfont en général aux critères suivants :

Zone d'été — 10 pour cent au maximum de vents atteignant ou dépassant la force 8 de l'échelle Beaufort (34 nœuds).

Zone tropicale — 1 pour cent au maximum de vents atteignant ou dépassant la force 8 de l'échelle Beaufort (34 nœuds) : une tempête tropicale au maximum par période décennale sur une superficie de 5° au carré, ceci dans n'importe quel mois de l'année.

Toutefois, pour des raisons pratiques, il a été jugé possible de les assouplir dans certaines régions particulières.

Une carte des zones et régions définies ci-après est jointe à la présente Annexe à titre indicatif.

Règle 46

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

1) Zones périodiques d'hiver I et II de l'Atlantique nord

a) La zone périodique d'hiver I de l'Atlantique nord a les limites suivantes :

le méridien 50° W. de la côte du Groenland au parallèle 45° N., ce parallèle jusqu'au méridien 15° W., ce méridien jusqu'au parallèle 60° N., ce parallèle jusqu'au méridien de Greenwich, ce méridien vers le nord.

Périodes saisonnières :

HIVER : 16 octobre — 15 avril

ETE : 16 avril — 15 octobre

b) La limite sud de la zone périodique d'hiver II de l'Atlantique nord est ainsi définie :

le méridien 68° 30' W. de la côte des Etats-Unis au parallèle 40° N., la loxodromie jusqu'au point de latitude 36° N. et de longitude 73° W., le parallèle 36° N. jusqu'au méridien 25° W., la loxodromie jusqu'au cap Torinana.

Sont exclues de cette zone la zone périodique d'hiver I de l'Atlantique nord et la partie de la mer Baltique située au-delà du parallèle du Skaw dans le Skagerrak.

Périodes saisonnières :

HIVER : 1er novembre — 31 mars

ETE : 1er avril — 31 octobre

2) Région périodique d'hiver de l'Atlantique nord

Les limites de la région périodique d'hiver de l'Atlantique nord sont ainsi définies :

le méridien 68° 30' N. de la côte des Etats-Unis au parallèle 40° N., la loxodromie jusqu'au point d'intersection le plus sud du méridien 61° W. avec la côte du Canada ; les côtes est du Canada et des Etats-Unis.

Périodes saisonnières :

— Pour les navires d'une longueur supérieure à 100 mètres (328 pieds) :

HIVER : 16 décembre — 15 février

ETE : 16 février — 15 décembre

— Pour les navires d'une longueur égale ou inférieure à 100 mètres (328 pieds) :

HIVER : 1er novembre — 31 mars

ETE : 1er avril — 31 octobre

3) *Zone périodique d'hiver du Pacifique nord*

La limite sud de la zone périodique d'hiver du pacifique nord est ainsi définie :

le parallèle 50° N. de la côte est de l'URSS à la côte ouest de Sakhaline ; la côte ouest de Sakhaline jusqu'à l'extrémité sud des îles Kouriles, la loxodromie jusqu'à Wakhanai, île d'Hokkaido, Japon ; les côtes est et sud de l'île d'Hokkaido jusqu'au méridien 145° E. ; ce méridien jusqu'au parallèle 35° N., ce parallèle jusqu'au méridien 150° W., la loxodromie jusqu'à la pointe sud de l'île de Dall dans l'Alaska.

Périodes saisonnières

HIVER : 16 octobre — 15 avril

ETE : 16 avril — 15 octobre

REGLE 47

Zone périodique d'hiver de l'hémisphère sud

La limite nord de la zone périodique d'hiver de l'hémisphère sud est ainsi définie :

la loxodromie du cap Tres Puntas sur la côte est du continent américain au point de latitude 34° S. et de longitude 50° W. ; le parallèle 34° S. jusqu'au méridien 17° E., la loxodromie jusqu'au point de latitude 35° 10' S. et de longitude 20° E. ; la loxodromie jusqu'au point de latitude 35° 30' S. et de longitude 118° E. ; la loxodromie de ce point jusqu'au cap Grim sur la côte nord-ouest de Tasmanie jusqu'à l'extrémité sud de l'île de Bruny ; les loxodromies tracées successivement jusqu'à Black Rock Point dans l'île Stewart au point de latitude 47° S. et de longitude 170° E. et, de là, au point latitude 33° S. et de longitude 170° W. ; le parallèle 33° S. jusqu'à la côte ouest du continent américain.

Périodes saisonnières :

HIVER : 16 avril — 15 octobre

ETE : 16 octobre — 15 avril

REGLE 48

*Zone tropicale*1) *Limite nord de la zone tropicale*

La limite nord de la zone tropicale est ainsi définie : le parallèle 13° N. de la côte est du continent américain au méridien 60° W. ; la loxodromie jusqu'au point de latitude 10° N. et de longitude 58° W. ; le parallèle 10° N. jusqu'au méridien 20° W., ce méridien vers le nord jusqu'au parallèle 30° N. ; ce parallèle jusqu'à la côte ouest d'Afrique ; le parallèle 8° N. de la côte est d'Afrique jusqu'au méridien 70° E. ; ce méridien vers le nord jusqu'au parallèle 13° N. ; ce parallèle jusqu'à la côte ouest de

l'Inde ; la côte sud de l'Inde jusqu'au point de latitude 10° 30' N. sur la côte est ; la loxodromie jusqu'au point de latitude 9° N. et de longitude 82° E., le méridien 82° E. jusqu'au parallèle 8° N. ; ce parallèle jusqu'à la côte ouest de Malaisie ; les côtes du sud-est asiatique au point de latitude 10° N. sur la côte est du Viet-nam ; le parallèle 10° N. jusqu'à la longitude 145° E. ; le méridien 145° E. jusqu'à la latitude 13° N. ; le parallèle 13° N. jusqu'à la côte ouest du continent américain.

Saïgon est considéré comme étant à la limite de la zone tropicale et de la zone périodique tropicale.

2) *Limite sud de la zone tropicale*

La limite sud de la zone tropicale est ainsi définie :

la loxodromie du Port de Santos, Brésil, jusqu'à l'intersection du méridien 40° W. et du tropique du Capricorne ; le tropique de Capricorne jusqu'à la côte ouest de l'Afrique ; le parallèle 20° S. de la côte est de l'Afrique à la côte ouest de Madagascar ; les côtes ouest et nord de Madagascar jusqu'au méridien 50° E. ; ce méridien vers le nord jusqu'au parallèle 10° S., ce parallèle jusqu'au méridien 98° E. ; la loxodromie jusqu'à Port Darwin, Australie ; les côtes de l'Australie et de l'île Wessel vers l'est jusqu'au cap Wessel ; le parallèle 11° S. jusqu'à la côte ouest du cap York ; le parallèle 11° S. de la côte est du cap York jusqu'au méridien 150° W. ; la loxodromie jusqu'au point de latitude 26° S. et de longitude 75° W. ; la loxodromie jusqu'à la côte ouest du continent américain au point de latitude 30° S.

Coquimbo et Santos sont considérés comme étant à la limite de la zone tropicale et de la zone d'été.

3) *Régions comprises dans la zone tropicale*

Les régions suivantes sont considérées comme appartenant à la zone tropicale :

a) le canal du Suez, la mer Rouge et le golfe d'Aden, entre Port-Saïd et le méridien 45° E. ;

Aden et Berbera sont considérés comme étant à la limite de la zone tropicale et de la zone périodique tropicale.

b) le golfe Persique jusqu'au méridien 59° E.

c) la région délimitée par le parallèle 22° S. à partir de la côte est de l'Australie jusqu'aux récifs de la Grande-Barrière, puis par ces récifs jusqu'au point de latitude 11° S.. La limite nord de cette région coïncide avec la limite sud de la zone tropicale.

REGLE 49

Régions périodiques tropicales

Sont classées régions périodiques tropicales :

1) *Dans l'Atlantique nord*

La région limitée :

au nord par loxodromie du cap Catoche, Yucaten, au cap San Antonio, Cuba, la nord de Cuba jusqu'au point de latitude 20° N., le parallèle 20° N. jusqu'au méridien 20° W.

à l'ouest, par la côte du continent américain ;

au sud et à l'est, par la limite nord de la zone tropicale.

Périodes saisonnières :

TROPICALE : 1er novembre — 15 juillet

ETE : 16 juillet — 31 octobre

2) *Dans la mer d'Arabie*

La région limitée :

à l'ouest par la côte de l'Afrique, le méridien 45° E. dans le golfe d'Aden, la côte sud de l'Arabie et le méridien 59° E. dans le golfe d'Oman ; au nord et à l'est par les côtes du Pakistan et de l'Inde ; au sud par la limite nord de la zone tropicale.

Périodes saisonnières :

TROPICALE : 1er septembre — 31 mai

ETE : 1er juin — 31 août

3) Dans le golfe du Bengale

Le golfe du Bengale au nord de la limite septentrionale de la zone tropicale.

Périodes saisonnières :

TROPICALE : 1er décembre — 30 avril

ETE : 1er mai — 30 novembre

4) Dans le sud de l'océan Indien

a) La région limitée :

au nord et à l'ouest par la limite sud de la zone tropicale et la côte est de Madagascar ;

au sud, par le parallèle 20° S. ;

à l'est, par la loxodromie reliant le point de latitude 20° S. et de longitude 50° E. au point de latitude 15° S. et de longitude 51° 30' E. ; et par le méridien 51° 30' E. jusqu'au parallèle 10° S.

Périodes saisonnières :

TROPICALE : 1er avril — 30 novembre

ETE : 1er décembre — 31 mars

b) La région limitée :

au nord par la limite sud de la zone tropicale ;
à l'est par la côte de l'Australie ;

au sud par le parallèle 15° S. du méridien 51° 30' E. au méridien 120° E. et ce méridien jusqu'à la côte de l'Australie ;

à l'ouest par le méridien 51° 30' E.

Périodes saisonnières :

TROPICALE : 1er mai — 30 novembre

ETE : 1er décembre — 30 avril

5) Dans la mer de Chine

La région limitée :

à l'ouest et au nord par les côtes du Viet-nam et de Chine, du point de latitude 10° N. jusqu'à Hong-Kong ;

à l'est par la loxodromie de Hong-Kong au port de Sual (île de Luçon) et par la côte ouest des îles de Luçon, Samar et Leyte jusqu'au parallèle 10° N. ;

au sud par le parallèle 10° N.

Hong-Kong et Sual sont considérés comme étant à la limite de la zone périodique tropicale et de la zone d'été.
Périodes saisonnières :

TROPICALE : 21 janvier — 30 avril

ETE : 1er mai — 20 janvier

6) Dans le Pacifique nord

a) La région limitée :

au nord par le parallèle 25° N. ;

à l'ouest par le méridien 160° E. ;

au sud par le parallèle 13° N. ;

à l'est par le méridien 130° N.

Périodes saisonnières :

TROPICALE : 1er avril — 31 octobre

ETE : 1er novembre — 31 mars

b) La région limitée :

au nord et à l'est par la côte ouest du continent américain ;
à l'ouest par le méridien 123° W. de la côte ouest du continent américain au parallèle 33° N. et par la loxodromie tracée du point de latitude 33° N. et de longitude 123° W. jusqu'au point de latitude 13° N. et de longitude 105° W. ;
au sud par le parallèle 13° N.

Périodes saisonnières :

TROPICALE : 1er mars — 30 juin, et

1er novembre — 30 novembre

ETE : 1er juillet — 31 octobre, et

1er décembre — 28/29 février

7) Dans le Pacifique sud

a) Le golfe de Carpenterie au sud du parallèle 11° S.
Périodes saisonnières :

TROPICALE : 1er avril — 30 novembre

ETE : 1er décembre — 31 mars

b) La région limitée :

au nord et à l'est par la limite sud de la zone tropicale ;

au sud, par le tropique du Capricorne de la côte est de l'Australie jusqu'au méridien 150° W. par ce méridien jusqu'au parallèle 20° S. ; et par ce parallèle jusqu'à son point d'intersection avec la limite sud de la zone tropicale ;

à l'ouest, par la limite de la région située à l'intérieur de la Grande-Barrière australienne et par la côte est de l'Australie.

Périodes saisonnières :

TROPICALE : 1er avril — 30 novembre

ETE : 1er décembre — 31 mars

REGLE 50

Zones d'été

Les autres régions constituent les zones d'été.

Est toutefois région périodique d'hiver pour les navires d'une longueur égale ou inférieure à 100 mètres (328 pieds) la région limitée :

au nord et à l'ouest par la côte est des Etats-Unis ;

à l'est par le méridien 68° 30' W. à partir de son point d'intersection avec la côte est des Etats-Unis jusqu'au parallèle 40° N., et par la loxodromie jusqu'au point de latitude 36° N. et de longitude 73° W. ;

au sud par le parallèle 36° N.

Périodes saisonnières :

HIVER : 1er novembre — 31 mars

ETE : 1er avril — 31 octobre

REGLE 51

Mers fermées

1) Mer Baltique

Cette mer, jusqu'au parallèle du Skaw dans le Skagerrak, est comprise dans les zones d'été.

Toutefois, pour les navires d'une longueur égale ou inférieure à 100 mètres (328 pieds), elle est une région périodique d'hiver.

Périodes saisonnières :

HIVER : 1er novembre — 31 mars

ETE : 1er avril — 31 octobre

2) Mer Noire

Cette mer est comprise dans les zones d'été.

Toutefois, pour les navires d'une longueur égale ou inférieure à 100 mètres (328 pieds), la partie de cette mer située au nord du parallèle 44° N., est une région périodique d'hiver.

Périodes saisonnières :

HIVER : 1er décembre 28/29 février

ETE : 1er mars — 30 novembre

3) Méditerranée

Cette mer est comprise dans les zones d'été.

Est toutefois région périodique d'hiver pour les navires d'une longueur égale ou inférieure à 100 mètres (328 pieds) la région limitée :

au nord et à l'ouest par les côtes de France et d'Espagne et par le méridien 3° E de la côte de l'Espagne au parallèle 40° N. ;

au sud par ce parallèle du méridien 3° E. à la côte ouest de la Sardaigne ;

à l'est par les côtes ouest et nord de la Sardaigne de la latitude 40° N. au méridien 9° E. par ce méridien de la côte nord de la Sardaigne à la côte sud de la Corse, par les côtes ouest et nord de la Corse jusqu'au point de longitude 9° E., et par la loxodromie de ce point au cap Sicié.

Périodes saisonnières :

HIVER : 16 décembre — 15 mars

ETE : 16 mars — 15 décembre

4) Mer du Japon

Cette mer au sud du parallèle 50° N. est comprise dans les zones d'été.

Est toutefois région périodique d'hiver pour les navires d'une longueur égale ou inférieure à 100 mètres (238 pieds) la région comprise entre le parallèle 50° N. et la loxodromie joignant le point de latitude 38° N. sur la côte est de Corée au point de latitude 43° 12' N. sur la côte ouest d'Hokkaido, Japon.

Périodes saisonnières

HIVER : 1er décembre — 28/29 février

ETE : 1er mars — 30 novembre

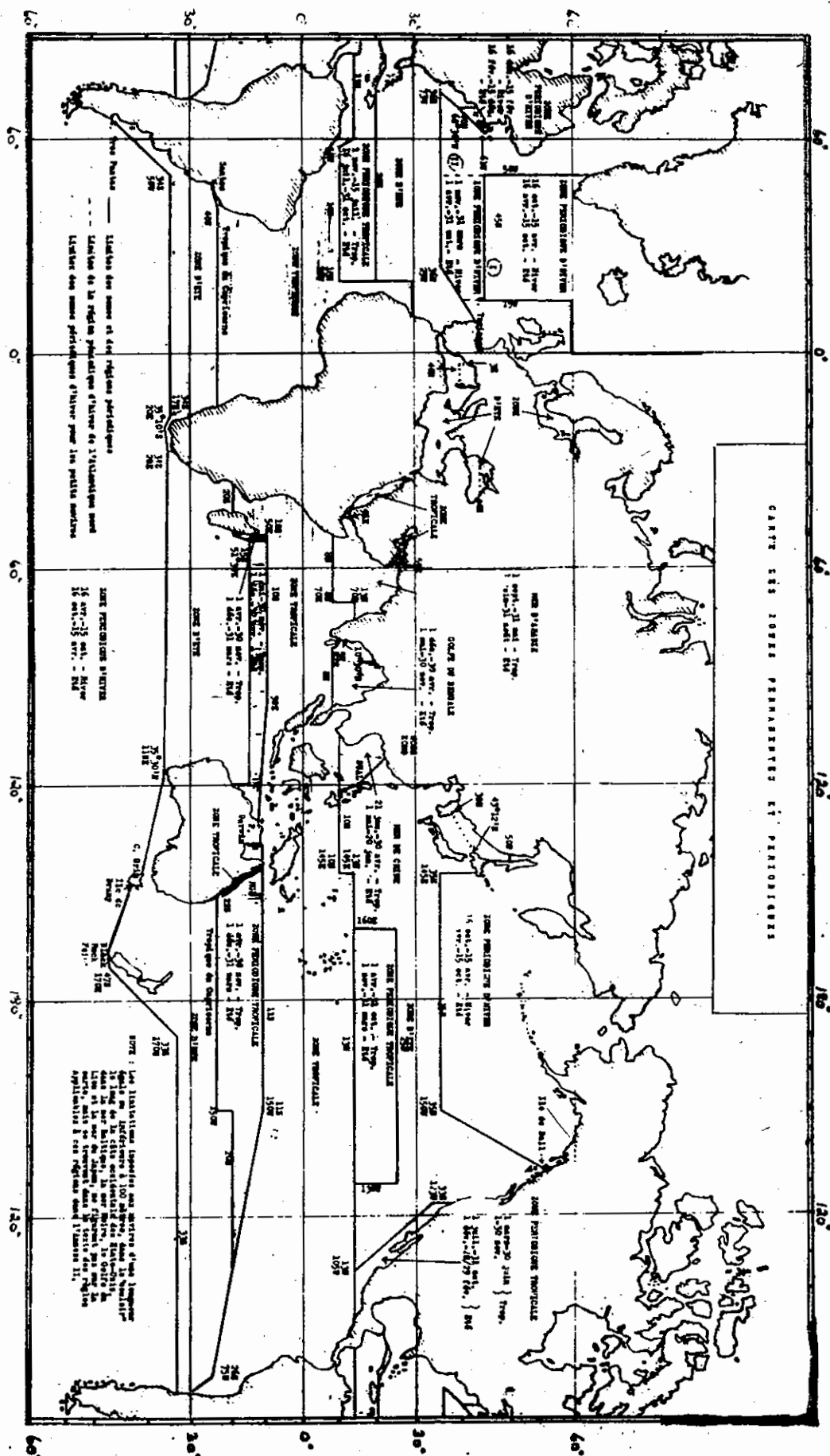
REGLE 52

Ligne de charge d'hiver dans l'Atlantique nord

La région de l'Atlantique nord mentionnée à la règle 40 6) (Annexe I) comprend :

a) La partie de la zone périodique d'hiver II de l'Atlantique nord située entre les méridiens 15° W. et 50° W. ;

b) l'ensemble de la zone périodique d'hiver I de l'Atlantique nord ; les îles Shetland sont considérées comme étant situées à la limite.



ANNEXE III

CERTIFICATS

CERTIFICAT INTERNATIONAL DE FRANC-BORD

(1966)

(Sceau Officiel)

Délivré en vertu des dispositions de la Convention

internationale de 1966 sur les lignes de charge, au nom du Gouvernement de

(Nom officiel complet du pays)

par (titre officiel complet de l'agent ou l'organisme reconnu compétent en vertu des dispositions de la Convention internationale de 1966 sur les lignes de charge)

Nom du navire	Numéro ou lettres distinctifs	Port d'immatriculation	Longueur (L) mesurée conformément aux dispositions de l'article 2 8)

Franc-bord assigné à titre de :

* (navire neuf

(navire existant

Type du navire

(Type « A »

(Type « B »

(

(Type « B » à franc-bord réduit

(

(Type « B » à franc-bord augmenté

* Rayer les mentions inutiles

Franc-bord mesuré à partir de la ligne de pont

Tropical — mm (pouces) (T)
 Eté — mm (pouces) (E)
 Hiver — mm (pouces) (H)
 Hiver dans — mm (pouces)
 l'Atlantique nord (HAN)
 Bois-tropical — mm (pouces) (BT)
 Bois-été — mm (pouces) (BE)
 Bois-hiver — mm (pouces) (BH)

Bois-hiver dans — mm (pouces)
l'Atlantique nord (HAN)

Emplacement de la ligne de charge

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

— mm (pouces) au-dessous de (E)
 — mm (pouces) au-dessous de (E)
 — mm (pouces) au-dessus de (BE)
 — mm (pouces) au-dessus de (E)
 — mm (pouces) au-dessous de (BE)
 — mm (pouces) au-dessous de (BE)

Note : Les francs-bords et les lignes de charge qui ne sont pas applicables n'ont pas à être mentionnés sur le certificat.

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

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

BTD

BT

BE

BH

BHAN

BD

TD

D

T

E

H

HAN

Date de la visite initiale ou périodique _____

Il est certifié que ce navire a été visité et que les francs-bords ci-dessus marqués, conformément aux dispositions de la Convention internationale de 1966 sur les lignes de charge.

Le présent certificat est valable jusqu'au _____ sous réserve des inspections périodiques prévues à l'article 14 1) c de la Convention.

Délivré à _____

(lieu de délivrance du certificat)

le _____ 19 _____

(date)

(signature du fonctionnaire
ou agent qui délivre le
certificat)

et/ou

(Cachet de l'autorité qui
délivre le certificat)

Si le certificat est signé, ajouter la mention suivante : Le soussigné certifie être dûment habilité par ledit Gouvernement à délivrer le présent certificat.

(signature)

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

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

Verso du certificat

Il est certifié que l'inspection périodique prévue à

l'article 14 1) c) de la Convention a permis d'établir que le présent navire satisfait aux prescriptions de la Convention.

A le

(lieu et date de la visite)

Signature et/ou cachet de l'autorité qui a
délivré le certificat

A le

(lieu et date de la visite)

Signature et/ou cachet de l'autorité qui a
délivré le certificat

A le

(lieu et date de la visite)

Signature et/ou cachet de l'autorité qui a
délivré le certificat

A le

(lieu et date de la visite)

Signature et/ou cachet de l'autorité qui a
délivré le certificat

Le navire satisfaisant entièrement aux prescriptions de la Convention, la validité du présent certificat est, en application de l'article 19 2), prorogée jusqu'au

A le

(lieu)

(date)

Signature et/ou cachet de l'autorité qui a
délivré le certificat

CERTIFICAT INTERNATIONAL D'EXEMPTION POUR LE FRANC-BORD

(Sceau officiel)

Délivré en vertu des dispositions de la Convention internationale de 1966 sur les lignes de charge au nom du Gouvernement de

(Nom officiel complet du pays)

par (Titre officiel complet de l'agent de l'organisme reconnu compétent en vertu des dispositions de la Convention susmentionnée)

Nom du navire	Numéro ou lettres distinctifs	Port d'immatriculation

Il est certifié que le navire ci-dessus désigné est exempté, en application des dispositions de l'article 6 2) article 6 4) * de la Convention internationale de 1966 sur les lignes de charge, des prescriptions de l'article 6 2) sont les suivantes :

* Rayer la mention inutile.

Le voyage pour lequel l'exemption est accordée en application des dispositions de l'article 6 4) est le suivant :

De :

A :

Conditions éventuelles auxquelles est subordonné l'octroi de l'exemption accordée en vertu de l'article 6 2) ou de l'article 6 4) :

.....

.....

.....

Le présent certificat est valable jusqu'au sous réserve, le cas échéant, des inspections périodiques prévues à l'article 14 1) c) de la Convention. Délivré à

(lieu de délivrance)

..... 19....

(date de la délivrance)

(signature du fonctionnaire/
ou de l'agent qui délivre
le certificat)

et/ou

(cachet de l'autorité qui
délivre le certificat)

Si le certificat est signé, ajouter la mention suivante :
Le soussigné certifie être dûment habilité par le Gouvernement cité en titre à délivrer le présent certificat.

.....
(signature)

Verso du certificat

Il est certifié que le navire remplit toujours les conditions imposées lors de l'octroi de l'exemption

A le

(lieu)

(date)

Signature et/ou cachet de l'autorité qui a délivré le certificat

A le

(lieu)

(date)

Signature et/ou cachet de l'autorité qui a délivré le certificat

A le

(lieu)

(date)

Signature et/ou cachet de l'autorité qui a délivré le certificat

A le

(lieu)

(date)

Signature et/ou cachet de l'autorité qui a délivré le certificat

Le navire remplissant toujours les conditions imposées lors de l'octroi de l'exemption, la validité du

présent certificat est, en application de l'article 19 4) a) de la Convention, prolongée jusqu'au

A le

(lieu)

(date)

Signature et/ou cachet de l'autorité qui a délivré le certificat.

Convention internationale de 1966
sur les lignes de charge

PROCES-VERBAL DE RECTIFICATION

Attendu qu'une Convention internationale de 1966 sur les lignes de charge a été signée à Londres le 5 avril 1966 et a été déposée auprès de l'Organisation intergouvernementale consultative de la navigation maritime ;

Attendu que certaines erreurs affectant le texte anglais et le texte français ont été découvertes dans le texte original signé de ladite Convention et de ses Annexes ;

Attendu que tous les Gouvernements qui ont signé ladite Convention, ou y ont adhéré, ont accepté que ces erreurs soient corrigées comme il est dit ci-dessous :

TEXTE ANGLAIS

Dans les ANNEXES à la Convention, les titres suivants : « Chapter I », « Chapter II », « Chapter III », et « Chapter IV » sont imprimés en lettres majuscules.

ANNEXE I

Règle 3, paragraphe (10), alinéa (a) :

Le trait d'union dans le mot « quarter-deck » est supprimé.

Règle 6, paragraphe (8) :

Le titre de la figure 1 est remplacé par :
« Deck Line ».

Le titre de la figure 2 est remplacé par :
Load Line Mark and lines to be used with this mark ».

Le titre de la figure 3 est remplacé par :
« Timber Load Line Mark and lines to be used with this mark ».

Le titre de la figure 4 est remplacé par :
« Load Line Mark on sailing ships and lines to be used with this mark ».

Règle 10 :

Dans le titre de cette règle le mot « master » est imprimé avec un « M » majuscule.

Règle 15 :

Dans le titre de cette règle le mot « weathertight » est imprimé avec un « W » majuscule.

Règle 18, paragraphe (3) :

Dans la deuxième phrase, le mot « they » est remplacé par « it ».

Règle 24, paragraphe (1), texte en retrait :

Dans la première formule, les parenthèses sont supprimées avant et après les mots « square metres » et une virgule est ajoutée à la fin de la ligne.

Dans la deuxième formule, les parenthèses sont supprimées avant et après les mots « square metres » et un point est ajouté à la fin de la ligne.

Dans le membre de phrase qui précède les deuxième, troisième et quatrième formules le mot « Where » est imprimé avec un « w » minuscule.

L'expression « 0.004 square metre » qui apparaît à deux reprises est remplacé par « 0.004 square metres ».

Dans la troisième formule, les parenthèses sont supprimées avant et après les mots « square feet », et une virgule ajoutée à la fin de la ligne.

Dans la quatrième formule, les parenthèses sont supprimées avant et après les mots « square feet, et un point ajouté à la fin de la ligne.

CHAPITRE III

Règle 27, paragraphe (3) :

Le mot « The » au début des alinéas (a), (b) et (c) est imprimé avec un « t » minuscule, et le point à la fin des alinéas (a) et (b) est remplacé par un point-virgule.

Règle 27, paragraphe (9) :

Les mots « paragraph 7 (a) » sont remplacés par « paragraph (7) (a) ».

Règle 27, paragraphe (10) :

Le mot « Regulations » dans le titre des tables est remplacé par « Regulation ».

TEXTE FRANÇAIS

ANNEXE I

Règle 2 1)

Remplacer les mots « gabares » par « allèges, cha-lands ».

Règle 3 5) a)

Dans la première phrase, insérer les mots « en abord » après « au livet ».

Règle 5

Aux figures 1 et 2, remplacer respectivement « 25 mm », « 230 mm », « 300 mm », « 450 mm » et « 540 mm » par « 25 mm (1") », « 230 mm (9") », « 300 mm (12") », « 450 mm (18") » et « 540 mm (21") ».

Règle 6 4) b)

Remplacer les mots « d'une ligne marquée BH » par « d'une bande marquée BH ».

Règle 15 7)

Dans la deuxième phrase, remplacer les mots « inférieures à 0,0022 fois » par « supérieures à 0,0022 fois ».

Règle 17 2)

Dans la première phrase, biffer le mot « portant ».

Règle 22 1)

Dans la troisième phrase, remplacer les mots « l'extrémité intérieure du tuyau de décharge » par « l'extrémité du tuyau de décharge à l'intérieur du navire ».

Règle 23 1)

Remplacer les mots « de contre-hublots efficaces solidement fixés par des charnières de telle façon qu'ils puissent être fermés d'une façon efficace et assujettis étanches » par « de contre-hublots solidement fixés par des charnières de manière qu'ils puissent être fermés efficacement et assujettis de façon étanche ».

Règle 27 3) b)

Remplacer « 15° » par « 15 degrés ».

Règle 29

Dans la définition de E, remplacer le mot « superstructures » par « superstructures » à deux endroits.

Règle 38 1)

Remplacer les mots « la flottaison prévue » par « la quille ».

Règle 39 1)

Dans la première phrase, remplacer le mot « découvert » par « exposé ».

Règle 40 2)

Dans la deuxième phrase, remplacer les mots « sur les parties exposées du franc-bord » par « dans les emplacements de la catégorie 1 ».

Règle 40 6)

Remplacer les mots « ne dépassent pas 100 mètres (328 pieds) de longueur » par « d'une longueur inférieure ou égale à 100 mètres (328 pieds) ».

Règle 41

A la fin de la phrase, ajouter les mots « en pontée ».

Règle 44 11)

Remplacer « 33 cm » par « 330 millimètres ».

Règle 45 1)

Remplacer les mots « les francs-bords minimaux d'été calculés » par « le franc-bord minimal d'été est calculé ».

ANNEXE II

Règle 46 3)

Dans la première phrase, remplacer les mots « des îles Kouriles » par « du Cap Kril'on ».

Je, soussigné, Colin Goad, Secrétaire général de l'Organisation intergouvernementale consultative de la navigation maritime, agissant au nom de l'Organisation dépositaire de la Convention internationale de 1986 sur les lignes de charge, déclare donc par les présentes que ladite Convention et ses Annexes sont réputées modifiées par les corrections ci-dessus et devront désormais être ainsi lues.

En foi de quoi, j'ai signé le présent procès-verbal au siège de l'Organisation le cinq mai 1969 en un seul exemplaire original rédigé dans les langues anglaise et française, lequel sera conservé aux archives de l'Organisation avec l'exemplaire original signé de la Convention internationale de 1986 sur les lignes de charge.

Une copie certifiée conforme du présent procès-verbal sera communiquée à chacun des Gouvernements qui ont signé ladite Convention ou y ont adhéré.

Colin Goad

Convention internationale de 1966
sur les lignes de charge

PROCES-VERBAL DE RECTIFICATION

Attendu qu'une Convention internationale de 1966 sur les lignes de charge a été signée à Londres le 5 avril 1966 et a été déposée auprès de l'Organisation intergouvernementale consultative de la navigation maritime ;

Attendu que certaines erreurs affectant le texte anglais et le texte français ont été découvertes dans le texte original signé de ladite Convention et de ses Annexes ;

Attendu que tous les Gouvernements qui ont signé ladite Convention, ou y ont adhéré, ont accepté que ces erreurs soient corrigées comme il est dit ci-dessous :

TEXTE ANGLAIS

Article 28 (1)

Dans la première phrase, supprimer le mot « the » avant « States ».

ANNEXE I

Regulation 2 (2)

Insérer le mot « inclusive » après « 41-45 ».

Regulation 5

Aux figures 1 et 2, remplacer respectivement « 1" », « 9" », « 12" », « 13" » et « 21" » par « 25 mm (1") », « 230 mm (9") », « 300 mm (12") », « 450 mm (18") » et « 540 mm (21") ».

Regulation 6 (4) (f)

Remplacer les mots « The Fresh Water Timber Load Line in the Tropical Zone » par « The Tropical Fresh Water Timber Load Line ».

Regulation 15 (5)

Dans la première phrase, insérer le mot « of » avant « 24 metres » et « 100 metres ».

Regulation 15 (6)

Dans la dernière phrase, remplacer les mots « shall be » par « are ».

Regulation 27 (3)

Dans la première phrase, remplacer les mots « her summer load waterline » par « its summer load waterline ».

Dans la deuxième phrase, insérer le mot « if » avant « over 225 metres ».

Regulation 27 (3) (b)

Remplacer « 15° » par « 15 degrees ».

Regulation 27 (7) (d)

Remplacer les mots « her summer load waterline » par « its summer load waterline ».

Regulation 27 (7) (e)

Insérer le mot « if » avant « over 225 metres ».

Regulation 27 (9)

Dans la dernière phrase, remplacer les mots « her summer load waterline » par « its summer load waterline ».

Regulation 38 (1)

Supprimer le mot « at » avant « amidships ».

Regulation 44 (11)

Remplacer « 33 centimetres » par « 330 millimetres ».

Regulation 45 (1)

Remplacer les mots « freeboards are » par « freeboard shall be ».

ANNEXE II

Regulation 46 (3)

Dans la première phrase, remplacer le mot « Kuril'ion » par « Cape Kril'on ».

Le mot « Administrations », qui figure dans la note au bas des tables, est remplacé par « Administration ».

Règle 28, paragraphes (1) et (2) :

Le mot « Administrations » qui figure dans la note au bas des tables est remplacé par « Administration ».

Règle 29 :

Le mot « type » est imprimé avec un « T » majuscule.

Dans la première formule, une virgule est ajoutée après les mots « in metres » dans la définition de L, et un point-virgule après les mots « Regulation 35 » dans la définition de E.

Dans la deuxième formule, une virgule est ajoutée après les mots « in feet » dans la définition de L.

Règle 31, paragraphe (1) :

Les deux points sont supprimés après le mot « or ».

Règle 37, paragraphe (2) :

Dans le titre des deux tableaux, le mot « type » est imprimé avec un « T » majuscule.

Dans le premier tableau, « 75.5 » est remplacé par « 75.3 ».

Règle 37, paragraphe (3) :

Le mot « type » est imprimé avec un « T » majuscule.

Règle 38, paragraphe (12) :

Le mot « Where », après la formule, est imprimé avec un « w » minuscule ; dans les définitions de « s », « y » et « L », le point est remplacé par une virgule.

Règle 39, paragraphe (1) :

Le mot « Or » entre la troisième et la quatrième formule est imprimé avec un « o » minuscule.

Règle 40, paragraphe (4) :

Les mots « Regulation 34 » sont remplacés par « Regulation 32 ».

Règle 40, paragraphe (6) :

Une virgule est ajoutée après les expressions « in length » et « seasonal period », et la virgule est supprimée après « (Annexe II) ».

Règle 40, paragraphe (7) :

Une virgule est ajoutée à la fin de la définition du signe A.

ANNEXE II

CHART OF ZONES AND SEASONAL AREAS

A la pointe sud-ouest de l'Australie, « 35°30'N » est remplacé par « 35°30'S ».

ANNEXE III

INTERNATIONAL LOAD LINE CERTIFICATE (1966)

Une virgule est ajoutée avant le membre de phrase : « under the authority of the Government of ».

Un point est ajouté après la phrase « *Delete whatever is inapplicable ».

Le trait d'union après le mot « Timber » dans les expressions « Timber-tropical », « Timber-summer », « Timber-winter » et « Timber-winter North Atlantic » est supprimé.

Dans le paragraphe concernant la réduction en eau douce, les mots « For timber freeboard » sont remplacés par « For timber freeboards ».

Après « Issued at », les mots « place », « date », « signature » et « seal » sont imprimés avec une majuscule.

INTERNATIONAL LOAD LINE EXEMPTION CERTIFICATE

Dans le tableau, les mots « ship », « number » et « letters » sont imprimés avec une majuscule.

Les mots « Article 6 (2) Article 6 (4) », dans le paragraphe qui suit le tableau, sont remplacés par : « Article 6 (2) / Article 6 (4) ».

Les expressions « (date of issue) » et « (seal of issuing authority) » sont imprimées comme suit : « (Date of issue) » et « Seal of issuing authority ».

TEXTE FRANÇAIS

Article 27, paragraphe 2) :

La virgule après le mot « adhéré » est supprimée.

ANNEXE I

Règle 2, paragraphe 3) :

Une virgule est ajoutée après le mot « supplémentaire ».

Règle 6, paragraphe 4), alinéa c) :

Les lettres « BHNA » sont remplacées par « BHAN. »

Règle 12, paragraphe 2) :

Le mot « situés » est remplacé par « situées », et le mot « doivent » par « doit ».

Règle 15, paragraphe 5) :

La virgule après les mots « catégorie 2 » est supprimée.

Règle 15, paragraphe 10) :

Les mots « (six pouces) » sont remplacés par « (6 pouces) ».

Règle 15, paragraphe 13) :

Les mots « 1,5 mètres » sont remplacés par « 1,5 mètre ».

Règle 18, paragraphe 2) :

Le mot « protégés » est remplacé par « protégées ».

Règle 21, paragraphe 1) :

La virgule après le mot « bordé » est supprimée, et le mot « celle » est remplacé par « celles ».

Règle 22, paragraphe 1) :

Dans la première phrase, la virgule après le mot « extérieur » est supprimée.

Règle 24, paragraphe 1), texte en retrait :

Dans la première formule, les parenthèses avant et après les mots « mètres carrés » sont supprimées, et une virgule est ajoutée à la fin de la ligne.

Le mot « Lorsque » entre la première et la deuxième formule est imprimé avec un « l » minuscule.

Dans la deuxième formule, les parenthèses avant et après les mots « mètres carrés » sont supprimées, et un point est ajouté à la fin de la ligne.

Les mots « 0,04 mètre carré » sont remplacés par « 0.004 mètre carré ».

Dans la troisième formule, les parenthèses avant et après les mots « pieds carrés » sont supprimées, et une virgule est ajoutée à la fin de la ligne.

Le mot « Lorsque » entre la troisième et la quatrième formule est imprimé avec un « l » minuscule.

Dans la quatrième formule, les parenthèses avant et après les mots « pieds carrés » sont supprimées et un point est ajouté à la fin de la ligne.

Règle 27, paragraphe 9) :

Dans la dernière phrase, une virgule est ajoutée après les mots « ligne de charge d'été ».

Règle 29 :

Dans la première définition de E, la virgule après les mots « règle 35 » est remplacée par un point-virgule.

Règle 37, paragraphe 2) :

Dans le premier tableau, le chiffre « 75,5 » est remplacé par « 75,3 ».

Règle 38, paragraphe 12) :

Les points-virgules à la fin des définitions de « s », « y » et « L » sont remplacées par des virgules.

Règle 38, paragraphe 15) :

Dans la première phrase, la virgule après le mot « règle » est supprimée.

Règle 39, paragraphe 1) :

Dans la quatrième formule, un point-virgule est ajouté après le mot « pouces » et un point à la fin du paragraphe.

Règle 39, paragraphe 2) :

A l'alinéa a) le mot « il » est remplacé par « elle », et le mot « fermé » par « fermée ».

A l'alinéa b) le mot « qu'il » est remplacé par « qu'elle », « il » par « elle », et « muni » par « munie ».

Règle 40, paragraphe 1) :

Le membre de phrase « les règles 29, 30, 32, 37 et 38 » est remplacé par « les règles 29, 30, 31, 32, 37 et 38 ».

Règle 40, paragraphe 7) :

Le mot « où » après le mot « (pouces) » est reporté au début de la ligne suivante.

CHAPITRE IV

Les mots « Chapitre IV » ainsi que le titre du chapitre sont imprimés en majuscules.

ANNEXE II**Règle 46, paragraphe 2) :**

« 68°30'N. » est remplacé par « 68°30'W. ».

Règle 49, paragraphe 6), alinéa a) :

« 130°N. » est remplacé par « 130°W. ».

Règle 49, paragraphe 7), alinéa a) :

Le mot « Carpenterie » est remplacé par « Carpentarie ».

Règle 51, paragraphe 2) :

La virgule après « 44°N. » est supprimée.

**CARTE DES ZONES PERMANENTES
ET PERIODIQUES**

A la pointe sud-ouest de l'Australie, « 35°30'N » est remplacé par « 35°30'S ».

ANNEXE III

**CERTIFICAT INTERNATIONAL DE FRANC-BORD
(1966)**

Le mot « Nom » dans l'expression « (Nom officiel complet du pays) » est imprimé avec un « n » minuscule.

Le mot « de » est ajouté après les mots « de l'agent ou ».

Un point est ajouté après l'expression « Rayer les mentions inutiles ».

Le trait d'union après le mot « Bois » dans les expressions « Bois-tropical », « Bois-été », « Bois-hiver » et « Bois-hiver dans l'Atlantique nord » est supprimé.

Les mots « ou agent » sont remplacés par « ou de l'agent ».

Le mot « Cachet » est imprimé avec un « c » minuscule.

**CERTIFICAT INTERNATIONAL D'EXEMPTION
POUR LE FRANC-BORD**

Les mots « Nom » et « Titre » sont imprimés respectivement avec un « n » et un « t » minuscules.

Les mots « l'article 6 2) article 6 4) » ont été imprimés comme suit : « l'article 6 2)/article 6 4) ».

Le mot « Le » est ajouté avant « 19.... ». Supprimer la barre oblique entre les mots « fonctionnaire » et « ou ».

La phrase « Le soussigné certifie être dûment habilité par le Gouvernement cité en titre à délivrer le présent certificat » est remplacée par « Le soussigné certifie être dûment habilité par ledit Gouvernement à délivrer le présent certificat ».

Le mot « (Signature) » est imprimé avec un « s » minuscule.

Je, soussigné, Colin Goad, Secrétaire général de l'Organisation intergouvernementale consultative de la navigation maritime, agissant au nom de l'Organisation dépositaire de la Convention internationale de 1966 sur les lignes de charge, déclare donc par les présentes que ladite Convention et ses Annexes sont réputées modifiées par les corrections ci-dessus et devront désormais être ainsi lues.

En foi de quoi, j'ai signé le présent procès-verbal au siège de l'Organisation le trente janvier 1969 en un seul exemplaire original rédigé dans les langues anglaise et française, lequel sera conservé aux archives de l'Organisation avec l'exemplaire original signé de la Convention internationale de 1966 sur les lignes de charge.

Une copie certifiée conforme du présent procès-verbal sera communiquée à chacun des Gouvernements qui ont signé ladite Convention ou y ont adhéré.

Colin Goad.

DECRET N° 89-168 du 7 novembre 1989 ordonnant la publication de la Convention Internationale de 1969 sur le jaugeage des navires, adoptée le 23 juin 1969 à Londres par l'Organisation Maritime Internationale.

LE PRESIDENT DE LA REPUBLIQUE,

Sur le rapport du ministre des affaires étrangères et de la coopération,

Vu la constitution spécialement en ses articles 15 et 43 ;

Vu la loi n° 89-06 du 2 mai 1989 autorisant la ratification de la convention internationale de 1969 sur le jaugeage des navires, adoptée le 23 juin 1969 à Londres par l'organisation maritime internationale,

DECRETE ;

Article premier — La convention internationale de 1969 sur le jaugeage des navires, adoptée le 23 juin 1969 à Londres par l'Organisation maritime internationale et dont les instruments de ratification ont été déposés le 19 juillet 1989 sera publiée au *Journal Officiel* de la République togolaise.

Art. 2 — Le ministre des affaires étrangères et de la coopération est chargé de l'exécution du présent décret qui sera publié au *Journal Officiel* de la République togolaise.

Fait à Lomé, le 7 Novembre 1989

Général Gnassingbé EYADEMA

**CONVENTION INTERNATIONALE DE 1969 SUR
LE JAUGEAGE DES NAVIRES**

Les Gouvernements contractants,
DESIREUX d'établir des principes et des règles uniformes relatifs à la détermination de la jauge des navires effectuant des voyages internationaux ;

CONSIDERANT que le meilleur moyen de parvenir à cette fin est de conclure une Convention ;

SONT CONVENUS des dispositions suivantes :

ARTICLE PREMIER

Obligation générale découlant de la convention

Les Gouvernements contractants s'engagent à donner effet aux dispositions de la présente Convention et de ses Annexes qui font partie intégrante de la présente Convention. Toute référence à la présente Convention constitue en même temps une référence aux Annexes.

ARTICLE 2

Définitions

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

1) le terme « règles » désigne les règles figurant en annexe à la présente Convention ;

2) le terme « Administration » désigne le gouvernement de l'Etat dont le navire bat pavillon ;

3) l'expression « voyage international » désigne un voyage par mer entre un pays auquel s'applique la présente Convention et un port situé en dehors de ce pays, ou inversement. A cet égard tout territoire dont les relations internationales sont assurées par un Gouvernement contractant ou dont l'Organisation des Nations Unies assure l'administration est considéré comme un pays distinct ;

4) l'expression « jauge brute » traduit les dimensions hors tout d'un navire, déterminées conformément aux dispositions de la présente Convention ;

5) l'expression « jauge nette » représente la capacité d'utilisation d'un navire, déterminée conformément aux dispositions de la présente Convention ;

6) l'expression « navire neuf » désigne un navire dont la quille est posée, ou qui se trouve dans un état d'avancement équivalent, à la date ou postérieurement à la date d'entrée en vigueur de la présente Convention ;

7) l'expression « navire existant » désigne un navire qui n'est pas un navire neuf ;

8) le terme « longueur » désigne une longueur égale à 96 pour cent de la longueur totale à la flottaison située à une distance du dessus de quille égale à 85 pour cent du creux minimum sur quille, ou à la distance entre la face avant de l'étrave et l'axe de la meche du gouvernail à cette flottaison, si cette valeur est supérieure. Dans les navires conçus pour naviguer avec une quille inclinée, la flottaison à laquelle la longueur est mesurée doit être parallèle à la flottaison en charge prévue ;

9) par « Organisation », il faut entendre l'Organisation intergouvernementale consultative de la navigation maritime.

ARTICLE 3

Champ d'application

1) La présente Convention s'applique aux navires suivants effectuant des voyages internationaux :

a) navires immatriculés dans les pays dont le gouvernement est un Gouvernement contractant ;

b) navires immatriculés dans les territoires auxquels la présente Convention est étendue en vertu de l'article 20 ;

c) navires non immatriculés battant pavillon d'un Etat dont le gouvernement est un Gouvernement contractant.

2) La présente Convention s'applique :

a) aux navires neufs ;

b) aux navires existants qui subissent des transformations ou des modifications que l'Administration considère

comme une modification importante de leur jauge brute ;
c) aux navires existants, sur la demande de propriétaire ;

d) à tous les navires existants, douze années après la date d'entrée en vigueur de la Convention. Toutefois, ces navires, à l'exclusion de ceux qui sont mentionnés aux alinéas b) et c) du présent paragraphe, garderont alors leurs anciennes jauges aux fins de l'application des dispositions pertinentes d'autres conventions internationales existantes.

3) Dans le cas des navires existants auxquels la présente Convention devient applicable en vertu des dispositions de l'alinéa c) du paragraphe 2 du présent article, les jauges ne peuvent être déterminées conformément aux dispositions que l'Administration appliquait, avant l'entrée en vigueur de la présente Convention, aux navires effectuant des voyages internationaux.

ARTICLE 4

Exceptions

1 La présente Convention ne s'applique pas :

a) aux navires de guerre ; et

b) aux navires d'une longueur inférieure à 24 mètres (79 pieds).

2) Aucune des dispositions de la présente Convention ne s'applique aux navires exclusivement affectés à la navigation :

a) sur les grands Lacs d'Amérique du Nord et sur le Saint-Laurent, à l'ouest d'une loxodromie tracée du cap des Rosiers à la pointe ouest de l'île d'Anticosti et prolongée, au nord de l'île d'Anticosti, par le méridien 60° W ;

b) sur la mer Caspienne ;

c) sur le Rio de la Plata, le Parana et l'Uruguay, à l'ouest d'une loxodromie tracée de Punta Rasa (Cabo San Antonio), Argentine, à Punta del Este, Uruguay.

ARTICLE 5

Force majeure

1) Un navire qui, au moment de son départ pour un voyage quelconque, n'est pas soumis aux dispositions de la présente Convention n'y est pas astreint en raison d'un déroutement quelconque par rapport au parcours prévu, si ce déroutement est provoqué par le mauvais temps ou s'il est dû à toute autre cause de force majeure.

2) Pour l'application des dispositions de la présente Convention, les Gouvernements contractants doivent prendre en considération tout déroutement ou retard subi par un navire du fait du mauvais temps, ou dû à toute autre cause de force majeure.

ARTICLE 6

Détermination des jauges

La détermination des jauges brute et nette est effectuée par l'Administration, qui peut toutefois confier cette opération à des personnes ou à des organismes agréés par elle. Dans tous les cas, l'Administration intéressée se porte entièrement garante de la détermination des jauges brute et nette.

ARTICLE 7

Délivrance du certificat

1) Il est délivré un certificat international de jaugeage (1969) à tout navire dont les jauges brute et nette ont été déterminées conformément aux dispositions de la présente Convention.

2) Ce certificat est délivré, soit par l'Administration, soit par une personne ou un organisme dûment autorisé par elle. Dans tous les cas, l'Administration assume l'entière responsabilité du certificat.

ARTICLE 8

Délivrance d'un certificat par un autre gouvernement

1) Un Gouvernement contractant peut, à la requête d'un autre Gouvernement contractant, déterminer les jauges brute et nette d'un navire et délivrer ou autoriser la délivrance au navire d'un certificat international de jaugeage (1969), conformément aux dispositions de la présente Convention.

2) Il est remis dès que possible, au gouvernement qui en a fait la demande, copie du certificat et des calculs faits pour déterminer les jauges.

3) Le certificat ainsi délivré comporte une déclaration attestant qu'il est délivré à la requête du gouvernement de l'Etat dont le navire bat ou battra pavillon ; il a la même valeur et il est accepté dans les mêmes conditions qu'un certificat délivré en application de l'article 7.

4) Il n'est pas délivré de certificat international de jaugeage (1969) à un navire qui bat pavillon d'un Etat dont le gouvernement n'est pas un Gouvernement contractant.

ARTICLE 9

Forme du certificat

1) Le certificat est établi dans la langue ou les langues officielles de l'Etat qui le délivre. Si la langue utilisée n'est ni l'anglais ni français, le texte comprend une traduction dans l'une de ces langues.

2) Ce certificat doit être conforme au modèle figurant à l'Annexe II.

ARTICLE 10

Annulation du certificat

1) Sous réserve des exceptions prévues dans les Règles, le certificat international de jaugeage (1969) cesse d'être valable et est annulé par l'Administration si l'aménagement, la construction, la capacité, l'utilisation des espaces, le nombre total de passagers que le navire est autorisé à transporter selon les indications de son certificat de capacité (passagers), le franc-bord réglementaire ou le tirant d'eau autorisé du navire, ont subi des modifications de nature à nécessiter une augmentation de la jauge brute ou de la jauge nette.

2) Tout certificat délivré à un navire par une Administration cesse d'être valable si le navire passe sous le pavillon d'un autre Etat, sous réserve des dispositions du paragraphe 3 du présent article.

3) Lorsqu'un navire passe sous le pavillon d'un autre Etat dont le gouvernement est un Gouvernement contractant, le certificat international de jaugeage (1969) demeure valable pendant une période ne dépassant pas trois mois, ou jusqu'à la date à laquelle l'Administration délivre en remplacement un autre certificat international de jaugeage (1969), si cette dernière date est plus rapprochée. Le gouvernement de l'Etat dont le navire battait précédemment pavillon adresse à l'Administration, dès que possible après

le changement de nationalité, copie du certificat dont le navire était pourvu à la date du changement, ainsi que des calculs des jauges correspondants.

ARTICLE 11

Acceptation du certificat

Le certificat délivré sous la responsabilité d'un Gouvernement contractant, conformément aux dispositions de la présente Convention, est accepté par les autres Gouvernements contractants et considéré comme ayant la même valeur que les certificats délivrés par eux pour tout ce qui concerne les objectifs de la présente Convention.

ARTICLE 12

Inspection

Tout navire battant pavillon d'un Etat dont le gouvernement est un gouvernement contractant est soumis dans les ports relevant d'autres Gouvernements contractants, à l'inspection d'agents dûment autorisés à cet effet par lesdits Gouvernements. Cette inspection doit avoir pour seul objet de vérifier :

a) que le navire est pourvu d'un certificat international de jaugeage (1969) en cours de validité ;

b) que les caractéristiques principales du navire correspondent aux indications portées sur le certificat.

2) Cette inspection ne doit en aucun cas entraîner le moindre retard pour le navire.

3) Dans le cas où l'inspection révèle que les caractéristiques principales du navire diffèrent des indications portées sur le certificat international de jaugeage (1969), de telle manière qu'elles entraînent une augmentation de la jauge brute ou de la jauge nette, le gouvernement de l'Etat dont le navire bat pavillon en est immédiatement informé.

ARTICLE 13

Bénéfice de la Convention

Le bénéfice de la présente Convention ne peut être invoqué en faveur d'un navire qui n'est pas titulaire d'un certificat en cours de validité délivré en application de la présente Convention.

ARTICLE 14

Traités, conventions et accords antérieurs

1) Tous autres traités, conventions et accords actuellement en vigueur en matière de jaugeage 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 :

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

b) les navires auxquels la présente Convention s'applique, pour tout ce qui touche aux questions qu'elle n'a pas expressément réglées.

2) Toutefois, dans la mesure où ces traités, conventions ou accords sont en conflit avec les dispositions de la présente Convention, ce sont les dispositions de cette dernière qui l'emportent.

ARTICLE 15

Communication de renseignements

Les Gouvernements contractants s'engagent à communiquer à l'Organisation et à déposer auprès de celle-ci :

a) un nombre suffisant de modèles des certificats qu'ils délivrent en application de la présente convention, aux fins de communication aux autres gouvernements contractants ;

b) le texte des lois, ordonnances, décrets, règlements et autres instruments entrés en vigueur et ayant trait aux diverses questions qui relèvent du champ d'application de la présente Convention ;

c) la liste des organismes non gouvernementaux habilités à agir en leur nom pour tout ce qui touche au jaugeage, aux fins de communication aux autres gouvernements contractants ;

ARTICLE 16

Signature, approbation et adhésion

1) La présente Convention restera ouverte à la signature pendant six mois à compter du 23 juin 1969

et restera ensuite ouverte à l'adhésion. Les gouvernements des Etats membres de l'Organisation des Nations Unies, de l'une de ses institutions spécialisées ou de l'Agence internationale de l'énergie atomique, ou parties au Statut de la Cour internationale de Justice, peuvent devenir parties à la présente Convention par :

- a) signature sans réserve quant à l'approbation ;
- b) signature sous réserve d'approbation, suivie d'approbation ; ou
- c) adhésion.

2) L'approbation ou l'adhésion s'effectue par le dépôt d'un instrument d'approbation ou d'adhésion auprès de l'Organisation, qui doit informer tous les gouvernements ayant signé la présente Convention, ou y ayant adhéré, de toute nouvelle approbation ou adhésion et de la date de dépôt de l'instrument. L'Organisation informe de même tous les gouvernements ayant déjà signé la Convention de toute signature qui serait apposée pendant le délai de six mois compté du 23 juin 1969.

ARTICLE 17

Entrée en vigueur

1) La présente Convention entre en vigueur vingt-quatre mois après la date à laquelle au moins vingt-cinq gouvernements d'Etats dont les flottes de commerce représentent au total 65 pour cent au moins du tonnage brut de la flotte de commerce mondiale ont soit signé la Convention sans réserve quant à l'approbation, soit déposé un instrument d'approbation ou d'adhésion conformément à l'article 16. L'Organisation informe tous les gouvernements qui ont signé la présente Convention, ou qui y ont adhéré, de la date de son entrée en vigueur.

2) Pour les gouvernements qui déposent un instrument d'approbation de la présente Convention ou d'adhésion à celle-ci au cours de la période de vingt-quatre mois prévue au paragraphe 1 du présent article, l'approbation ou l'adhésion prend effet au moment de l'entrée en vigueur de la présente Convention ou trois mois après le dépôt de l'instrument d'approbation ou d'adhésion, si cette dernière date est postérieure.

3) Pour les gouvernements qui déposent un instrument d'approbation de la présente Convention ou d'adhésion à celle-ci après la date de son entrée en vigueur, la Convention prend effet trois mois après la date de dépôt de l'instrument considéré.

4) Tout instrument d'approbation ou d'adhésion déposé après la date à laquelle ont été prises toutes les mesures nécessaires pour qu'un amendement à la présente Convention entre en vigueur, ou après la date à laquelle il est jugé, en vertu de l'article 18, paragraphe 2, alinéa b), que toutes les acceptations requises ont été recueillies dans le cas d'un amendement adopté à l'unanimité, est considéré comme s'appliquant au texte modifié de la Convention.

ARTICLE 18

Amendements

1) La présente convention peut être amendée sur la proposition d'un gouvernement contractant, selon l'une des procédures énoncées dans le présent article.

2) Amendement par approbation unanime :

a) A la demande d'un Gouvernement contractant, le texte de tout amendement qu'il propose d'apporter à la présente Convention est communiqué par l'Organisation à tous les Gouvernements contractants, pour examen en vue de son approbation unanime.

b) Tout amendement ainsi adopté entre, en vigueur douze mois après la date de son approbation par tous les Gouvernements contractants, à moins que ceux-ci ne conviennent d'une date plus rapprochée. Un Gouvernement contractant qui n'a pas notifié à l'Organisation son approbation ou son refus de l'amendement dans un délai de vingt-quatre mois à compter de la date où l'Organisation le lui a communiqué, est réputé avoir approuvé ledit amendement.

3) Amendement après examen au sein de l'Organisation :

a) A la demande d'un Gouvernement contractant, l'Organisation examine tout amendement à la présente Convention qui est présenté par ce gouvernement.

Si cet amendement est adopté à la majorité des deux tiers des Membres présents et votants du Comité de la sécurité maritime de l'Organisation, l'amendement est communiqué à tous les Membres de l'Organisation et à tous les Gouvernements contractants six mois au moins avant qu'il ne soit examiné par l'Assemblée de l'Organisation.

b) S'il est adopté à la majorité des deux tiers des Membres présents et votants de l'Assemblée, l'amendement est communiqué par l'Organisation à tous les Gouvernements contractants pour acceptation.

c) Douze mois après la date de son acceptation par les deux tiers des Gouvernements contractants, l'amendement 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 ne l'acceptent pas.

d) Au moment de l'adoption d'un amendement, l'Assemblée peut proposer, à la majorité des deux tiers des Membres présents et votants, y compris les deux tiers des gouvernements représentés au Comité de la sécurité maritime présents et votants à l'Assemblée, qu'il soit décidé que celui-ci revêt une importance telle que tout Gouvernement contractant qui fait une déclaration en vertu de l'alinéa c)

ci-dessus et n'approuve pas l'amendement dans un délai de douze mois après son entrée en vigueur cessera, à l'expiration de ce délai, d'être partie à la présente Convention. Une telle décision doit recueillir l'approbation préalable des deux tiers des Gouvernements contractants.

e) Aucune des dispositions du présent paragraphe n'empêche le Gouvernement contractant qui a engagé au sujet d'un amendement à la présente Convention la procédure prévue dans ce paragraphe d'adopter à toute autre procédure qui paraîtra souhaitable en application du paragraphe 2 ou du paragraphe 4 du présent article.

4) Amendement par une conférence :

a) Sur demande formulée par un Gouvernement contractant et appuyée par un tiers au moins des Gouvernements contractants, l'Organisation convoque une conférence des gouvernements pour examiner les amendements à la présente Convention.

b) Tout amendement adopté par cette conférence à la majorité des deux tiers des Gouvernements contractants présents et votants est communiqué par l'Organisation à tous les Gouvernements contractants pour acceptation.

c) Douze mois après la date de son acceptation par les deux tiers des Gouvernements contractants, l'amendement 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 ne l'acceptent pas.

d) Au moment de l'adoption d'un amendement, une conférence convoquée en vertu de l'alinéa a) ci-dessus peut décider, à la majorité des deux tiers des Membres présents et votants, que celle-ci revêt une importance telle que tout Gouvernement contractant qui fait une déclaration en vertu de l'alinéa c) ci-dessus et n'approuve pas l'amendement dans un délai de douze mois compté de la date de son entrée en vigueur, cessera, à l'expiration de ce délai, être partie à la présente Convention.

5) L'Organisation informe les Gouvernements contractants de tout amendement qui entre en vigueur en vertu du présent article, ainsi que de la date à laquelle chacun de ces amendements prend effet.

6) Toute acceptation ou déclaration faite en vertu du présent article donne lieu au dépôt d'un instrument auprès de l'Organisation, qui en informe tous les Gouvernements contractants.

ARTICLE 19

Dénonciation

1) 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 à compter de la date à laquelle la Convention entre en vigueur à l'égard de ce gouvernement.

2) La dénonciation s'effectue par le dépôt d'un instrument auprès de l'Organisation, qui fait connaître cette dénonciation et en communique la date de réception à tous les autres Gouvernements.

3) La dénonciation prend effet un an après la date à laquelle l'organisation en a reçu notification, ou à l'expiration de toute autre période plus longue spécifiée dans l'instrument de dénonciation.

ARTICLE 20

Territoires

1) a) Les Nations Unies, lorsqu'elles sont responsables de l'administration d'un territoire, ou tout Gouvernement

contractant chargé d'assurer les relations internationales d'un territoire, doivent aussitôt que possible consulter les autorités de ce territoire ou prendre des mesures appropriées pour s'efforcer de lui étendre l'application de la présente Convention et peuvent, à tout moment, déclarer par notification écrite adressée à l'Organisation que la présente Convention s'étend à ce territoire.

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

2) a) Les Nations Unies ou tout Gouvernement contractant qui ont fait une déclaration en vertu du paragraphe 1, alinéa a), du présent article postérieurement à l'expiration d'un délai de cinq ans compté de la date à laquelle l'application de la Convention a été ainsi étendue à un territoire, peuvent déclarer par notification écrite à l'Organisation que la présente Convention cesse de s'appliquer au territoire désigné dans la notification.

b) La Convention cesse de s'appliquer au territoire désigné dans ladite notification un an après la date de sa réception par l'Organisation, ou à l'expiration de toute autre période plus longue spécifiée dans la notification.

3) L'Organisation informe tous les Gouvernements contractants de toute extension de la présente Convention à un ou des territoires en vertu du paragraphe 1 du présent article, ainsi que de toute cessation d'une telle extension en vertu du paragraphe 2, en spécifiant dans chaque cas la date à partir de laquelle la présente Convention est devenue ou cesse d'être applicable.

ARTICLE 21

Dépôt et enregistrement

1) La présente Convention sera déposée auprès de l'Organisation et le Secrétaire général de l'Organisation en adressera des copies certifiées conformes à tous les Gouvernements signataires ainsi qu'à tous les gouvernements qui y adhèrent.

2) Dès que la présente Convention entrera en vigueur, son texte sera transmis par le Secrétaire général de l'Organisation au Secrétariat de l'Organisation des Nations Unies pour y être enregistré et publié conformément à l'article 102 de la Charte des Nations Unies.

ARTICLE 22

Langues

La présente Convention est établie en un seul exemplaire en langues française et anglaise, les deux textes faisant également foi. Il en est fait des traductions officielles en langues russe et espagnole, qui seront déposées avec l'exemplaire original revêtu des signatures.

En foi de quoi les soussignés, dûment autorisés à cet effet par leurs gouvernements ont apposé leur signature à la présente Convention.

Fait à Londres, ce vingt-trois juin mil neuf cent soixante-neuf.

ANNEXE I

Règles pour le calcul de la jauge brute et de la jauge nette des navires

Règle 1

Généralités

1) La jauge d'un navire comprend la jauge brute et la jauge nette.

2) La jauge brute et la jauge nette sont calculées conformément aux dispositions des présentes règles.

3) La jauge brute et la jauge nette des nouveaux types d'engins dont les caractéristiques de construction sont telles que l'application des présentes règles serait malaisée ou conduirait à des résultats déraisonnables sont déterminées par l'Administration. Lorsqu'il en est ainsi, cette dernière communique les détails relatifs à la méthode utilisée à l'Organisation, qui les diffuse à titre indicatif aux Gouvernements contractants.

Règle 2

Définition des expressions utilisées dans les Annexes

1) Pont supérieur

Le pont supérieur est le pont complet le plus élevé, exposé aux intempéries et à la mer, dont toutes les ouvertures situées dans les parties exposées aux intempéries sont pourvues de dispositifs permanents de fermeture étanches aux intempéries, et en dessous duquel toutes les ouvertures pratiquées dans les flancs du navire sont munies de dispositifs permanents de fermeture étanches aux intempéries. Dans les cas où le pont supérieur présente des décrochements, on prend comme pont supérieur la ligne de la partie inférieure du pont exposé aux intempéries et son prolongement parallèlement à la partie supérieure de ce pont.

2) Creux sur quille

a) Le creux sur quille est la distance verticale mesurée du dessus de la quille à la face inférieure du pont supérieur au livet. Sur les navires en bois ou de construction composite cette distance est mesurée en partant de l'arête inférieure de la râblure de quille. Lorsque les formes de la partie inférieure du maître couple sont creuses ou lorsqu'il existe des galbords épais, cette distance est mesurée à partir du point où le prolongement vers l'axe de la ligne de la partie plate du fond coupe les côtés de la quille.

b) Sur un navire ayant une gouttière arrondie, le creux sur quille se mesure jusqu'au point d'intersection des lignes hors membres du pont et du bordé, prolongées comme si la gouttière était de forme angulaire.

c) Lorsque le pont supérieur présente des décrochements et que la partie surélevée de ce pont se trouve au-dessus du point où l'on doit déterminer le creux sur quille, ce dernier est mesuré jusqu'à une ligne de référence prolongeant la ligne de la partie inférieure du pont parallèlement à la partie surélevée.

3) Largeur

La largeur du navire est la largeur maximale au milieu du navire, mesurée hors membres pour les navires à coque métallique et mesurée hors bordé pour les navires à coque non métallique.

4) Espaces fermés

Les espaces fermés sont tous les espaces limités par la coque du navire, par des cloisons fixes ou mobiles, par des ponts ou des toitures d'abri, autres que des tauds fixes ou amovibles. Aucune interruption dans un

pont ni aucune ouverture dans la coque du navire, dans un pont, dans une toiture d'abri ou dans les cloisons d'un espace, pas plus que l'absence de cloisons, n'exempte un espace de l'inclusion dans les espaces fermés.

5) Espaces exclus

Nonobstant les dispositions du paragraphe 4 de la présente règle, les espaces décrits aux alinéas a) à e) du présent paragraphe sont dénommés espaces exclus et ne sont pas compris dans le volume des espaces fermés. Cependant tout espace ainsi défini qui remplit au moins l'une des trois conditions suivantes doit être traité comme espace fermé :

— l'espace est muni de bauquières ou d'autres dispositifs permettant d'arrimer du fret ou des provisions ;

— il existe un dispositif de fermeture des ouvertures ;

— la construction laisse une possibilité quelconque de fermeture.

a) i) Les espaces situés à l'intérieur d'une construction en face d'une ouverture d'extrémité allant de pont à pont, exception faite d'un bandeau ne dépassant pas de plus de 25 millimètres (un pouce) la hauteur des barrots de pont contigus, et dont la largeur est égale ou supérieure à 90 pour cent de la largeur du pont par le travers de l'ouverture. Cette disposition doit être appliquée de manière à n'exclure des espaces fermés que l'espace compris entre l'ouverture proprement dite et une ligne parallèle à la ligne ou au fronton de l'ouverture, tracée à une distance de celle-ci égale à la moitié de la largeur du pont par le travers de l'ouverture (figure 1, appendice 1).

a) ii) Si, en raison d'une disposition quelconque, à l'exception de la convergence du bordé extérieur, la largeur de l'espace en question devient inférieure à 90 pour cent de la largeur du pont, on ne doit exclure du volume des espaces fermés que l'espace compris entre le plan de l'ouverture et une ligne parallèle passant par le point où la largeur de l'espace devient égale ou inférieure à 90 pour cent de la largeur du pont (figures 2, 3 et 4, appendice 1).

a) iii) Quand un intervalle complètement ouvert, abstraction faite des pavois ou garde-corps, sépare deux espaces quelconques dont l'un au moins peut être exclu en vertu des alinéas a) i) et/ou ii), cette exclusion ne s'applique pas si la séparation entre les deux espaces en question est inférieure à la plus petite demi-largeur du pont au droit de ladite séparation (figures 5 et 6, appendice 1).

b) Les espaces situés sous les ponts ou toitures d'abri, ouverts à la mer et aux intempéries et n'ayant pas sur les côtés exposés d'autres liens avec le corps du navire que les supports nécessaires à leur solidité. Un garde-corps ou un pavois et un bandeau peuvent être installés, ou encore des supports sur le bordé du navire, à condition que l'ouverture entre le dessus du garde-corps ou du pavois et le bandeau n'ait pas une hauteur inférieure à 0,75 mètre (2,5 pieds), ou à un tiers de la hauteur de l'espace considéré, si cette dernière valeur est supérieure (figure 7, appendice 1).

c) Les espaces qui, dans une construction allant d'un bord à l'autre, se trouvent directement en face d'ouvertures latérales opposées ayant une hauteur au moins égale à 0,75 mètre (2,5 pieds) ou à un tiers de la hauteur de la construction, si cette dernière valeur est supérieure. S'il n'existe d'ouverture que sur un seul côté, l'espace à exclure du volume des espaces fermés est limité à l'espace intérieur compris entre l'ouverture et un maximum d'une demi-largeur de pont au droit de l'ouverture (figure 8, appendice 1).

d) Les espaces qui se trouvent immédiatement au-dessous d'une ouverture non couverte ménagée dans le pont, à condition que cette ouverture soit exposée aux intempéries et que l'espace non compris dans les espaces fermés soit limité à la surface de l'ouverture de pont (figure 9, appendice 1).

e) Les niches formées par les cloisons constituant les limites d'une construction, exposées aux intempéries et dont l'ouverture s'étend de pont à pont, sans moyen de fermeture, à condition que la largeur intérieure de la niche ne soit pas supérieure à la largeur de l'entrée et que sa profondeur à l'intérieur de la construction ne soit pas supérieure à deux fois la largeur de l'entrée (figure 10, appendice 1).

6) Passager

Un passager s'entend de toute personne autre que :

a) 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

b) les enfants de moins d'un an.

7) Espaces à cargaison

Les espaces à cargaison qui doivent être compris dans le calcul de la jauge nette sont les espaces fermés qui sont affectés au transport de marchandises destinées à être déchargées du navire à condition que ces espaces aient été compris dans le calcul de la jauge brute. Ces espaces à cargaison doivent être certifiés comme tels par des marques de caractère permanent, composées des lettres CC (cale à cargaison) qui doivent figurer en un endroit tel qu'elles soient aisément visibles et avoir au moins 100 millimètres (4 pouces) de hauteur.

8) Etanche aux intempéries

Un dispositif est dit étanche aux intempéries lorsque dans toutes les conditions rencontrées en mer il ne laisse pas pénétrer l'eau.

Règle 3

Jauge brute

La jauge brute (GT) d'un navire est calculée à l'aide de la formule suivante :

$$GT = K V$$

1

où V = volume total de tous les espaces fermés du navire exprimé en mètres cubes,

$$K = 0,2 + 0,02 \log V \quad (K \text{ peut aussi être obtenu au moyen de la table donnée à l'appendice 2}).$$

Règle 4

Jauge nette

1) La jauge nette (NT) d'un navire est calculée à l'aide de la formule

$$NT = K V \frac{4d}{2c} \left(\frac{N}{3D} + \frac{1}{10} \right)$$

dans laquelle

$$\frac{4d}{2c}$$

a) le facteur $\left(\frac{4d}{2c} \right)$ ne doit pas être supérieur à 1 ;

$$\frac{4d}{2c}$$

b) le terme $K V \left(\frac{4d}{2c} \right)$ ne doit pas être

$$\frac{4d}{2c}$$

inférieur à 0,25 GT ;

c) NT ne doit pas être inférieur à 0,30 GT,

et où V = volume total des espaces à cargaison, exprimé en mètres cubes

$$K = 0,2 + 0,02 \log V \quad (K \text{ peut aussi être obtenu au moyen de la table donnée à l'appendice 2}),$$

nu au moyen de la table donnée à l'appendice 2),

$$K = 1,25 \frac{GT + 10\,000}{10\,000}$$

D = creux sur quille au milieu du navire, exprimé en mètres, tel qu'il est défini par la règle 2-2),

d = tirant d'eau hors membres mesuré au milieu du navire, exprimé en mètres, tel qu'il est défini au paragraphe 2 de la présente règle,

N = nombre de passagers en cabines ne contenant pas plus de 8 couchettes,

N = nombre de passagers autres que ceux en cabines ne contenant pas plus de 8 couchettes,

N + N = nombre de passagers que le navire est

autorisé à transporter d'après les indications figurant sur le certificat pour navi-

res à passagers ; lorsque $N_1 + N_2$ est inférieur à 13, on considère que N_1 et N_2 sont égaux à zéro,

GT = jauge brute du navire calculée conformément aux dispositions de la règle 3.

2) Le tirant d'eau hors membres (d), dont il est question au paragraphe 1 de la présente règle, est l'un des tirants d'eau suivants :

a) pour les navires auxquels s'applique la Convention internationale sur les lignes de charge en vigueur, le tirant d'eau correspondant à la ligne de charge d'été (autre que les lignes de charge pour le transport de bois en pontée) assignée conformément à ladite Convention ;

b) pour les navires à passagers, le tirant d'eau correspondant à la ligne de charge de compartimentage la plus élevée qui est assignée conformément à la Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer en vigueur ou, s'il y a lieu, à tout autre accord international ;

c) pour les navires qui ne sont pas visés par la Convention internationale sur les lignes de charge mais auxquels est assigné un franc-bord en vertu des règlements nationaux, le tirant d'eau correspondant à la ligne de charge d'été ainsi assignée ;

d) pour les navires auxquels il n'est pas assigné de franc-bord mais dont le tirant d'eau est limité en application des règlements nationaux, le tirant d'eau maximal autorisé ;

e) pour les autres navires, 75 pour cent du creux sur quille au milieu du navire tel qu'il est défini à la règle 2-2).

Règle 5

Modification de la jauge nette

1) Si les caractéristiques d'un navire, telles que V , V_d , N_1 ou N_2 définies dans les règles 3 et 4 sont mo-

difiées et s'il en résulte une augmentation de la jauge nette déterminée en vertu de la règle 4, la jauge nette du navire correspondant aux nouvelles caractéristiques doit être fixée et appliquée dans les meilleurs délais.

2) Un navire doté de plusieurs francs-bords aux termes des alinéas a) et b) du paragraphe 2 de la règle 4 ne se verra attribuer qu'une jauge nette unique déterminée conformément aux dispositions de la règle 4, cette jauge devant correspondre au franc-bord assigné approprié au type d'exploitation du navire.

3) Si les caractéristiques d'un navire, telles que V , V_d , N_1 ou N_2 définies dans les règles 3 et 4 sont mo-

difiées ou si le franc-bord assigné approprié dont il est question au paragraphe 2 de la présente règle est modifié à la suite d'un changement dans le type d'exploitation du navire et que cette modification entraîne la diminution de la jauge nette déterminée en vertu des dispositions de la règle 4, il n'est pas délivré de nouveau certificat international de jaugeage (1969) indiquant la nouvelle jauge ainsi obtenue, avant l'expiration d'un délai de douze mois à compter de la date à laquelle a été délivré le certificat en cours de validité ; toutefois, la présente disposition n'est pas applicable :

a) si le navire change de pavillon ; ou

b) si le navire subit des transformations ou des modifications considérées comme importantes par l'Administration, telles que la suppression d'une superstructure entraînant la modification du franc-bord assigné ;

c) aux navires à passagers servant au transport d'un grand nombre de passagers sans couchettes lors de voyages de nature particulière, tels que des pèlerinages.

Règle 6

Calcul des volumes

1) Tous les volumes compris dans le calcul de la jauge brute et de la jauge nette sont mesurés, quelles que soient les installations d'isolation ou autres aménagements, jusqu'à la face intérieure du bordé ou des tôles d'entourage de structure dans le cas des navires construits en métal et jusqu'à la face extérieure du bordé ou jusqu'à la face intérieure des surfaces d'entourage de structure dans le cas des navires construits en un autre matériau.

2) Le volume des appendices est compris dans le volume total.

3) le volume des espaces ouverts à la mer peut être exclu du volume total.

Règle 7

Mesurage et calcul

1) Toutes les mesures utilisées dans le calcul des volumes sont prises jusqu'au centimètre ou au 1/20 de pied le plus proche.

2) Les volumes sont calculés selon des méthodes universellement admises pour l'espace considéré et avec une précision jugée acceptable par l'Administration.

3) Le calcul sera suffisamment détaillé pour qu'il puisse être vérifié sans difficulté.

APPENDICE 1

Figures mentionnées à la règle 2, paragraphe 5)
dans les figures ci-après : O = espace exclu

C = espace fermé

I = espace à considérer
comme espace fermé

Les parties hachurées doivent être comprises dans les
espaces fermés.

B = largeur du pont par le travers de l'ouverture.

Pour les navires ayant une gouttière arrondie ; la
largeur est mesurée comme l'indique la figure 11.

Règle 2(5)(a)(i)

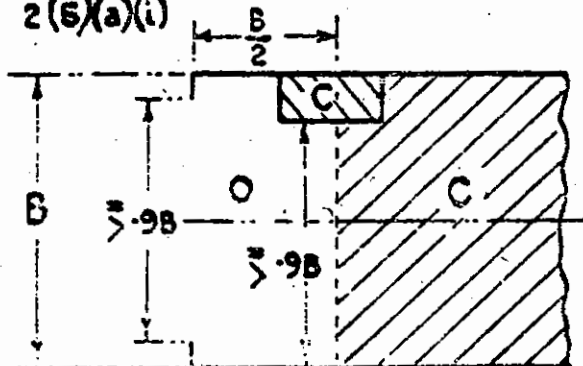


Fig. 1

Règle 2(5)(a)(ii)

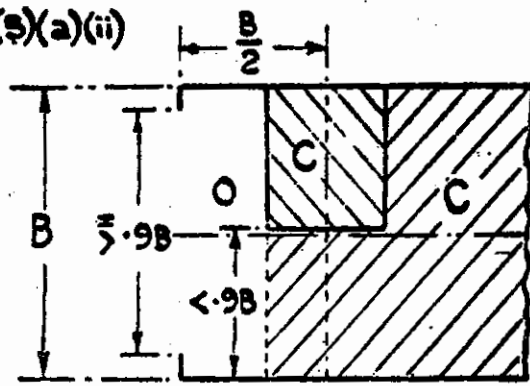


Fig. 2

Règle 2(5)(a)(ii)

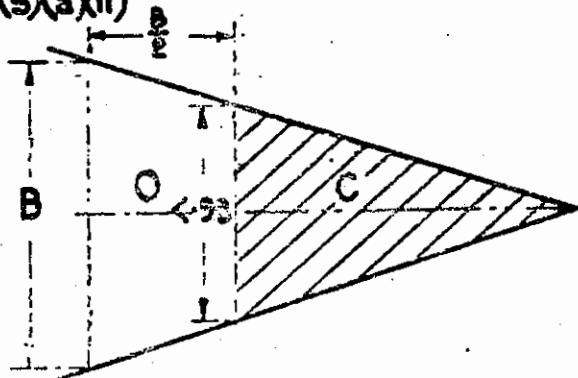


Fig. 3

Règle 2(5)(a)(ii)

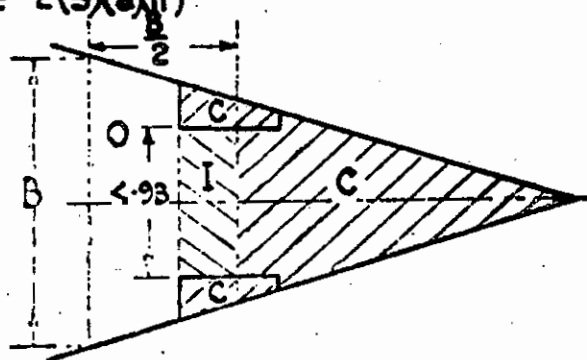


Fig. 4

Règle 2(5)(a)(iii)

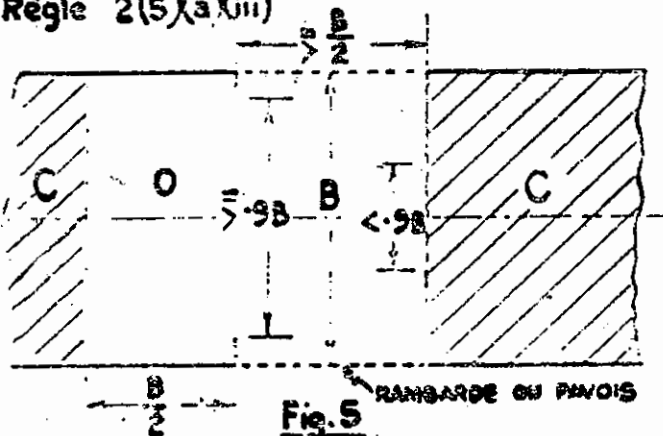


Fig. 5

Règle 2(5)(a)(iii)

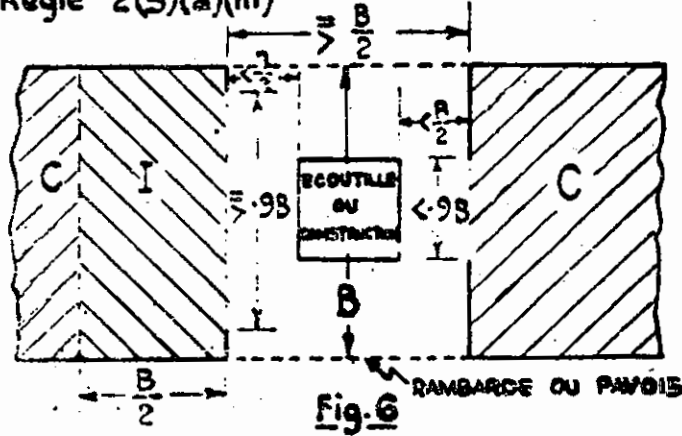


Fig. 6

Règle 2(5)(b)

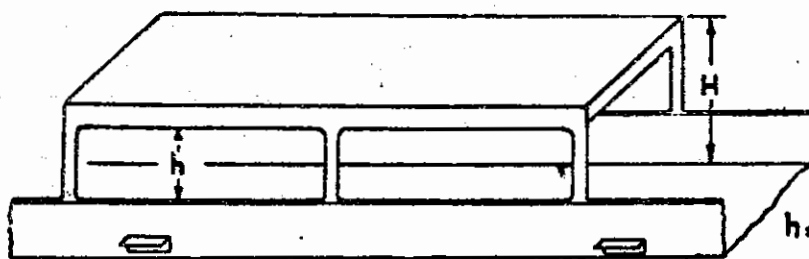
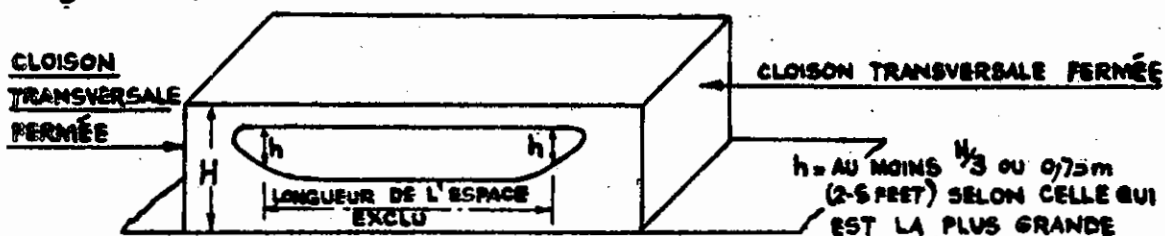


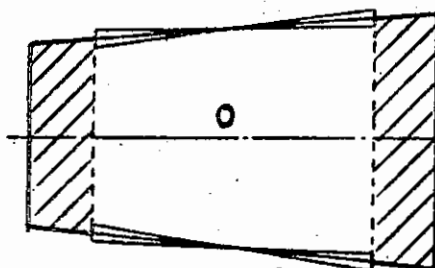
Fig. 7

$h = \text{AU MOINS } \frac{H}{3}$
OU 0,75m (2.5 FEET)
SELON CELLE QUI
EST LA PLUS GRANDE

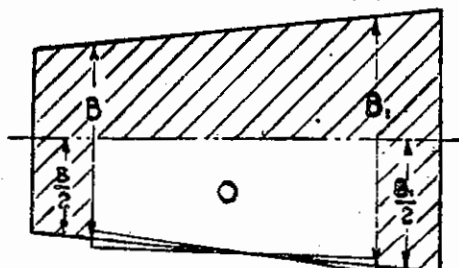
Règle 2(5)(c)



$h = \text{AU MOINS } \frac{H}{3}$ OU 0,75m
(2.5 FEET) SELON CELLE QUI
EST LA PLUS GRANDE



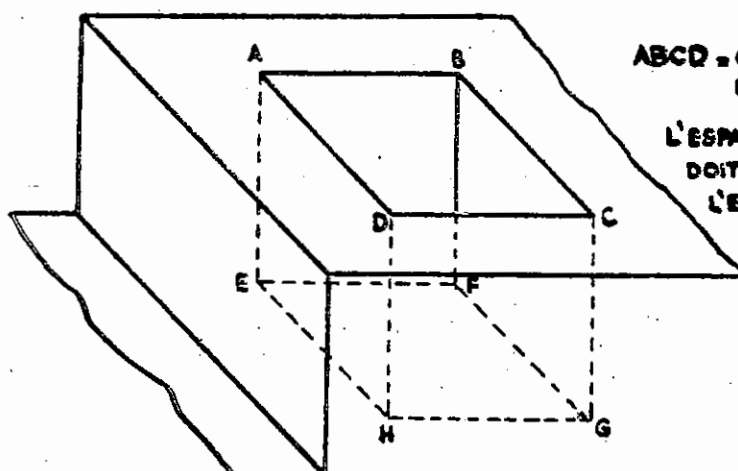
OUVERTURES LATÉRALES OPPOSÉES



OUVERTURE DANS UN CÔTÉ SEULEMENT

Fig. 8

Règle 2(5)(d)



ABCD = OUVERTURE DANS
LE PONT.

L'ESPACE ASCDEFGH
DOIT ÊTRE EXCLU DE
L'ESPACE FERMÉ

Fig. 9

Règle 2(5)(c)

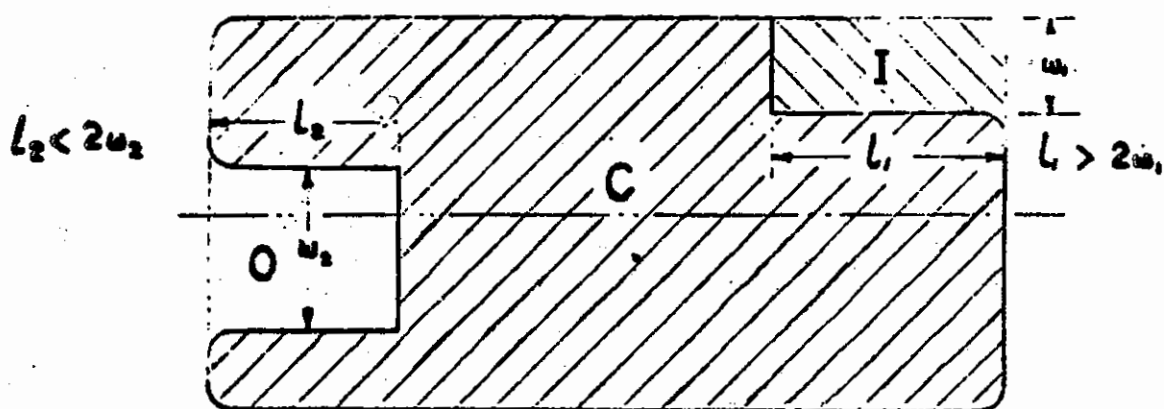


Fig. 10

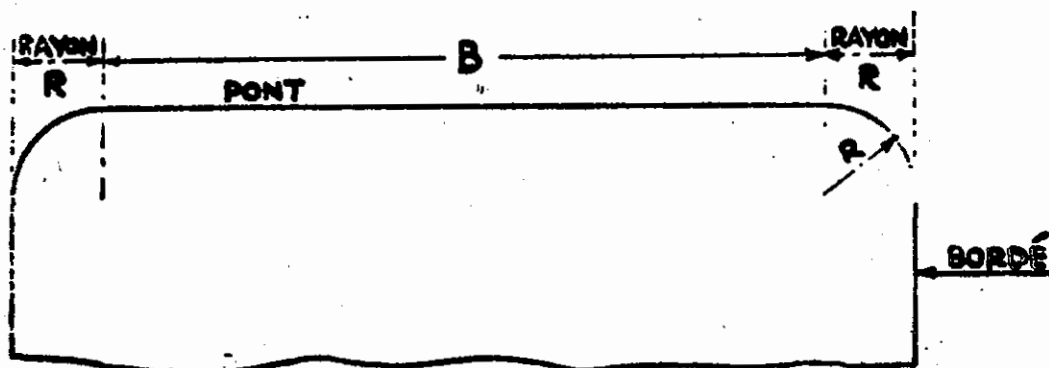
NAVIRE À GOUTTIÈRES ARRONDIES

Fig. 11

APPENDICE 2

COEFFICIENTS K ET K DES REGLES 3 ET 4 1)

1 2

V ou V = Volume en mètres cubes

c

V ou V _c	K ₁ ou K ₂	V ou V _c	K ₁ ou K ₂	V ou V _c	K ₁ ou K ₂	V ou V _c	K ₁ ou K ₂
10	0,2200	45 000	0,2931	330 000	0,3104	670 000	0,3165
20	0,2260	50 000	0,2940	340 000	0,3106	680 000	0,3166
30	0,2295	55 000	0,2948	350 000	0,3109	690 000	0,3168
40	0,2320	60 000	0,2956	360 000	0,3111	700 000	0,3169
50	0,2340	65 000	0,2963	370 000	0,3114	710 000	0,3170
60	0,2356	70 000	0,2969	380 000	0,3116	720 000	0,3171
70	0,2369	75 000	0,2975	390 000	0,3118	730 000	0,3173
80	0,2381	80 000	0,2981	400 000	0,3120	740 000	0,3174
90	0,2391	85 000	0,2986	410 000	0,3123	750 000	0,3175
100	0,2400	90 000	0,2991	420 000	0,3125	760 000	0,3176
200	0,2460	95 000	0,2996	430 000	0,3127	770 000	0,3177
300	0,2495	100 000	0,3000	440 000	0,3129	780 000	0,3178
400	0,2520	110 000	0,3009	450 000	0,3131	790 000	0,3180
500	0,2540	120 000	0,3016	460 000	0,3133	800 000	0,3181
600	0,2556	130 000	0,3023	470 000	0,3134	810 000	0,3182
700	0,2569	140 000	0,3029	480 000	0,3136	820 000	0,3183
800	0,2581	150 000	0,3035	490 000	0,3138	830 000	0,3184
900	0,2591	160 000	0,3041	500 000	0,3140	840 000	0,3185
1 000	0,2600	170 000	0,3046	510 000	0,3142	850 000	0,3186
2 000	0,2660	180 000	0,3051	520 000	0,3143	860 000	0,3187
3 000	0,2695	190 000	0,3056	530 000	0,3145	870 000	0,3188
4 000	0,2720	200 000	0,3060	540 000	0,3146	880 000	0,3189
5 000	0,2740	210 000	0,3064	550 000	0,3148	890 000	0,3190
6 000	0,2756	220 000	0,3068	560 000	0,3150	900 000	0,3191
7 000	0,2769	230 000	0,3072	570 000	0,3151	910 000	0,3192
8 000	0,2781	240 000	0,3076	580 000	0,3153	920 000	0,3193
9 000	0,2791	250 000	0,3080	590 000	0,3154	930 000	0,3194
10 000	0,2800	260 000	0,3083	600 000	0,3156	940 000	0,3195
15 000	0,2835	270 000	0,3086	610 000	0,3157	950 000	0,3196
20 000	0,2860	280 000	0,3089	620 000	0,3158	960 000	0,3196
25 000	0,2880	290 000	0,3092	630 000	0,3160	970 000	0,3197
30 000	0,2895	300 000	0,3095	640 000	0,3161	980 000	0,3198
35 000	0,2909	310 000	0,3098	650 000	0,3163	990 000	0,3199
40 000	0,2920	320 000	0,3101	660 000	0,3164	1 000 000	0,3200

Les coefficients K ou K pour les valeurs intermédiaires de V ou de V sont obtenus par interpolation linéaire.

1 2

c'

ANNEXE II

CERTIFICAT INTERNATIONAL
DE JAUGEAGE DES NAVIRES (1969)

(Cachet officiel)

Délivré en vertu des dispositions de la Convention internationale de 1969 sur le jaugeage des navires, au

nom du Gouvernement de
 (nom officiel complet du pays)
 pour lequel la Convention est entrée en vigueur le
 19... par
 (titre officiel complet de la personne ou de l'organisme reconnu compétent en vertu des dispositions de la Convention internationale de 1969 sur le jaugeage des navires)

Nom du navire	Numéro ou lettres signalétiques	Port d'attache	Date*

* Date à laquelle la quille du navire a été posée ou à laquelle le navire s'est trouvé dans un état d'avancement équivalent (article 2-6) ou date à laquelle le navire a subi des transformations ou modifications importantes (article 3, 2) b), selon qu'il convient.

DIMENSIONS PRINCIPALES

Longueur (article 2-8)	Largeur (règle 2-3)	Creux sur quille au milieu du navire jusqu'au pont supérieur (règle 2-2)

JAUGES DU NAVIRE

JAUGE BRUTE
 JAUGE NETTE

Il est certifié que les jauges du navire ont été calculées conformément aux dispositions de la Convention internationale de 1969 sur le jaugeage des navires.

Délivré à Le 19...

(lieu de délivrance du certificat) (date de délivrance)

(signature de l'agent qui délivre le certificat)
 et/ou

(cachet de l'autorité qui délivre le certificat)

Si le certificat est signé, ajouter la mention suivante :
 Je soussigné certifie être dûment habilité par ledit
 Gouvernement à délivrer le présent certificat.

.....
 (signature)

RECOMMANDATIONS

La Conférence a adopté les recommandations ci-après :

Recommandation 1

Approbation de la Convention internationale de 1969 sur le jaugeage des navires

La Conférence recommande que les gouvernements approuvent dès que possible la Convention internationale de 1969 sur le jaugeage des navires.

Recommandation 2

Utilisation de la jauge brute et de la jauge nette

La Conférence recommande que la jauge brute et la jauge nette, déterminées conformément aux dispositions de la Convention internationale de 1969 sur le jaugeage des navires, soient prises comme paramètres lorsqu'il est question de jauge brute et de jauge nette dans des conventions, lois et règlements, et servent aussi de base aux données statistiques relatives aux dimensions hors tout ou à la capacité d'utilisation des navires de commerce. Reconnaissant, en outre, que le passage des systèmes existants de jaugeage au nouveau système prévu dans la Convention devrait avoir le moins d'effets possible sur l'économie du commerce maritime et des opérations portuaires, la Conférence recommande que les Gouvernements contractants, les autorités portuaires et tous les autres services qui utilisent la jauge des navires dans l'assiette des droits et taxes, prennent en considération la nature du paramètre qui conviendra le mieux à leurs fins respectives, compte tenu des méthodes qu'ils utilisent actuellement.

Recommandation 3

Interprétation uniforme des définitions

La Conférence, reconnaissant que les définitions de certaines expressions telles que « longueur », « largeur », « passagers » et « étanche aux intempéries », utilisées dans la Convention internationale de 1969 sur le jaugeage des navires, sont identiques à celles qui figurent dans d'autres conventions dont l'Organisation intergouvernementale consultative de la navigation maritime est dépositaire, recommande aux Gouvernements contractants de s'assurer que les définitions identiques d'expressions utilisées dans ces conventions reçoivent une interprétation uniforme et constante.

DECRET n° 89-169 du 7 novembre 1989 ordonnant la publication de la Convention sur le Règlement international de 1972 pour prévenir les abordages en mer, adoptée à Londres le 20 octobre 1972 par l'Organisation Maritime Internationale.

LE PRESIDENT DE LA REPUBLIQUE,

Sur le rapport du ministre des affaires étrangères et de la coopération ;

Vu la constitution spécialement en ses articles 15 et 43 ;

Vu la loi n° 89-03 du 2 mai 1989 autorisant la ratification de la Convention sur le Règlement internatio-

nal de 1972 pour prévenir les abordages en mer, adoptée à Londres le 20 octobre 1972 par l'organisation maritime internationale,

D E C R E T E :

Article premier — La convention sur le règlement international de 1972 pour prévenir les abordages en mer, adoptée à Londres le 20 octobre 1972 par l'organisation maritime internationale et dont les instruments de ratification ont été déposés le 19 juillet 1989 sera publiée au *Journal officiel* de la République togolaise.

Art. 2 — Le ministre des affaires étrangères et de la coopération est chargé de l'exécution du présent décret qui sera publié au *Journal officiel* de la République togolaise.

Lomé, le 7 novembre 1989

Général Gnassingbé EYADEMA

CONVENTION SUR LE REGLEMENT INTERNATIONAL DE 1972 POUR PREVENIR LES ABORDAGES EN MER

Les Parties à la présente Convention,

DESIREUSES de maintenir un niveau élevé de sécurité en mer,

CONSCIENTES de la nécessité de réviser et de mettre à jour les Règles internationales pour prévenir les abordages en mer annexées à l'Acte final de la Conférence internationale de 1960 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer,

AYANT EXAMINE ces Règles à la lumière des faits nouveaux survenus depuis leur approbation,

SONT CONVENUES de ce qui suit :

ARTICLE I

Obligations générales

Les Parties à la présente Convention s'engagent à donner effet aux Règles et autres Annexes qui constituent le Règlement international de 1972 pour prévenir les abordages en mer (ci-après dénommé « le Règlement »), joint à la présente Convention.

ARTICLE II

Signature, ratification, acceptation, approbation et adhésion

1. La présente Convention est ouverte à la signature jusqu'au 1er juin 1973 et reste ensuite ouverte à l'adhésion.

2. Les Etats membres de l'Organisation des Nations Unies, de l'une quelconque de ses institutions spécialisées ou de l'Agence internationale de l'énergie atomique, ou parties au Statut de la Cour internationale de Justice peuvent devenir parties à la présente Convention par :

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

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

c) adhésion.

3. La ratification, l'acceptation, l'approbation ou l'adhésion s'effectuent par le dépôt d'un instrument auprès de l'Organisation intergouvernementale consultative de la navigation maritime (ci-après dénommée « l'Organisation »). Celle-ci informe les gouvernements des Etats qui ont signé la présente Convention ou y ont adhéré du dépôt de chaque instrument et de la date de ce dépôt.

ARTICLE III

Application territoriale

1. L'Organisation des Nations Unies, lorsqu'elle est responsable de l'administration d'un territoire, ou toute Partie contractante chargée d'assurer les relations internationales d'un territoire peuvent à tout moment étendre l'application de la présente Convention à ce territoire, par une notification écrite adressée au Secrétaire général de l'Organisation (ci-après dénommé « le Secrétaire général »).

2. L'application de la présente Convention est 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.

3. Toute notification adressée en application du paragraphe 1 du présent article peut être retirée à l'égard de l'un quelconque des territoires mentionnés dans cette notification ; l'extension de l'application de la présente Convention à ce territoire prend fin à l'expiration d'un délai d'un an ou de tout autre délai plus long spécifié au moment du retrait de la notification.

4. Le Secrétaire général informe toutes les Parties contractantes de la notification de toute extension ou du retrait de toute extension adressée en vertu du présent article.

ARTICLE IV

Entrée en vigueur

1. a) La présente Convention entre en vigueur douze mois après la date à laquelle au moins 15 Etats dont les flottes marchandes représentent au total au moins 65 pour cent soit en nombre de navires soit en tonnage de la flotte mondiale des navires de 100 tonneaux de jauge brute ou davantage sont devenus parties à cette Convention, celle des deux conditions qui sera remplie la première étant prise en considération.

b) Nonobstant les dispositions de l'alinéa a) du présent paragraphe, la présente Convention n'entre pas en vigueur avant le 1er janvier 1976.

2. La date de l'entrée en vigueur pour les Etats qui ratifient, acceptent, approuvent la Convention ou y adhèrent conformément à l'article II après que les conditions prescrites à l'alinéa a) du paragraphe 1 ont été réunies et avant que la Convention n'entre en vigueur, est celle de l'entrée en vigueur de la Convention.

3. Pour les Etats qui ratifient, acceptent, approuvent la Convention ou y adhèrent après la date de son entrée en vigueur, la Convention entre en vigueur à la date du dépôt d'un instrument prévu à l'article II.

4. Après la date d'entrée en vigueur d'un amendement à la présente Convention, conformément au paragraphe 4 de l'article VI, toute ratification, approbation ou adhésion s'applique au texte modifié de la Convention.

5. A la date de l'entrée en vigueur de la présente Convention, le règlement remplace et abroge les règles internationales de 1960 pour prévenir les abordages en mer.

6. Le secrétaire général informe les gouvernements des Etats qui ont signé la présente Convention ou y ont adhéré de la date de son entrée en vigueur.

ARTICLE V

Conférence chargée de la révision des textes

1. L'Organisation peut convoquer une conférence ayant pour objet de réviser la présente Convention, ou le règlement, ou la Convention et le Règlement.

2. A la demande du tiers au moins des Parties contractantes, l'Organisation convoque une conférence des Parties contractantes ayant pour objet de réviser la présente Convention, ou le Règlement, ou la Convention et le Règlement.

ARTICLE VI

Amendements au Règlement

1. Tout amendement au Règlement proposé par une Partie contractante est examiné au sein de l'Organisation à la demande de cette Partie.

2. S'il est adopté à la majorité des deux tiers des Membres présents et votants du Comité de la sécurité maritime de l'Organisation, l'amendement est communiqué à toutes les Parties contractantes et à tous les membres de l'Organisation six mois au moins avant d'être examiné par l'Assemblée de l'Organisation. Toute Partie contractante qui n'est pas membre de l'Organisation a droit à participer à l'examen de l'amendement par l'Assemblée.

3. S'il est adopté à la majorité des deux tiers des Membres présents et votants de l'Assemblée, l'amendement est communiqué par le Secrétaire général à toutes les Parties contractantes pour approbation.

4. Cet amendement entre en vigueur à une date qui est fixée par l'Assemblée au moment de son adoption, sauf si, à une date antérieure fixée par l'Assemblée au moment de l'adoption, plus d'un tiers des Parties contractantes ont notifié à l'Organisation leur objection à l'amendement. La décision de l'Assemblée relative aux dates mentionnées dans le présent paragraphe est prise à la majorité des deux tiers des Membres présents et votants.

5. Lorsqu'il entre en vigueur, tout amendement remplace et rend caduque, pour toutes les Parties contractantes qui n'ont pas élevé d'objection à cet amendement, toute disposition antérieure à laquelle il s'applique.

6. Le Secrétaire général informe toutes les Parties contractantes et tous les Membres de l'Organisation de toute demande et de toute communication reçues en application du présent article ainsi que de la date d'entrée en vigueur de tout amendement.

ARTICLE VII

Dénunciation

1. La présente Convention peut être dénoncée par une Partie contractante à tout moment après l'expiration

d'une période de cinq ans à compter de la date à laquelle la Convention est entrée en vigueur à l'égard de cette Partie.

2. La dénonciation s'effectue par le dépôt d'un instrument auprès de l'Organisation. Le Secrétaire général informe toutes les autres Parties contractantes de la réception de l'instrument de dénonciation et de la date de son dépôt.

3. Une dénonciation prend effet un an après la date du dépôt de l'instrument, ou à l'expiration de tout autre délai plus long spécifié dans l'instrument.

ARTICLE VIII

Dépôt et enregistrement

1. La présente Convention et le Règlement sont déposés auprès de l'Organisation et le Secrétaire général en transmet des copies certifiées conformes à tous les gouvernements des Etats qui ont signé la présente Convention, ou y ont adhéré.

2. Lors de l'entrée en vigueur de la présente Convention, le Secrétaire général en transmet le texte au Secrétariat de l'Organisation des Nations Unies en vue de son enregistrement et de sa publication, conformément à l'Article 102 de la Charte des Nations Unies.

ARTICLE IX

Langues

La présente Convention et le Règlement sont établis en un seul exemplaire en langues française et anglaise, les deux faisant également foi. Il en est établi des traductions officielles en langues russe et espagnole qui sont déposées avec l'exemplaire original revêtu des signatures.

EN FOI DE QUOI les soussignés, dûment autorisés à cet effet par leurs gouvernements, ont apposé leur signature à la présente Convention.

FAIT à Londres, ce vingt octobre mil neuf cent soixante-douze.

REGLEMENT INTERNATIONAL DE 1972 POUR PREVENIR LES ABORDAGES EN MER

PARTIE A — GENERALITES

REGLE 1

Champ d'application

a) Les présentes Règles s'appliquent à tous les navires en haute mer et dans toutes les eaux attenantes accessibles aux navires de mer.

b) Aucune disposition des présentes Règles ne saurait entraver l'application de prescriptions spéciales édictées par l'autorité compétente au sujet de la navigation dans les rades, les ports, sur les fleuves, les lacs ou les voies de navigation intérieure attenantes à la haute mer et accessibles aux navires de mer. Toutefois, ces prescriptions spéciales doivent être conformes d'aussi près que possible aux présentes Règles.

c) Aucune disposition des présentes Règles ne saurait entraver l'application des prescriptions spéciales édictées par le gouvernement d'un Etat en vue d'aug-

menter le nombre des feux de position, signaux lumineux ou signaux au sifflet à utiliser par les bâtiments de guerre et les navires en convoi, ou en vue d'augmenter le nombre des feux de position ou signaux lumineux à utiliser par les navires en train de pêcher et constituant une flottille de pêche.

Ces feux de position, signaux lumineux ou signaux au sifflet supplémentaires doivent, dans toute la mesure du possible, être tels qu'il soit impossible de les confondre avec tout autre feu ou signal autorisé par ailleurs dans les présentes Règles.

d) L'Organisation peut adopter des dispositifs de séparation du trafic aux fins des présentes Règles.

e) Toutes les fois qu'un gouvernement considère qu'un navire de construction spéciale ou affecté à des opérations spéciales ne peut se conformer à toutes les dispositions de l'une quelconque des présentes Règles en ce qui concerne le nombre, l'emplacement, la portée ou le secteur de visibilité des feux et marques, ainsi que l'implantation et les caractéristiques des dispositifs de signalisation sonore, sans gêner les fonctions spéciales du navire, ce navire 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, ainsi qu'à l'implantation et aux caractéristiques des dispositifs de signalisation sonore, qui, de l'avis du gouvernement intéressé, permettent dans ces cas de se conformer d'aussi près que possible aux présentes Règles.

REGLE 2

Responsabilité

a) Aucune disposition des présentes Règles ne saurait exonérer soit un navire, soit son propriétaire, son capitaine ou son équipage des conséquences d'une négligence quelconque quant à l'application des présentes Règles ou quant à toute précaution que commandent l'expérience ordinaire du marin ou les circonstances particulières dans lesquelles se trouve le navire.

b) En interprétant et en appliquant les présentes Règles, on doit tenir dûment compte de tous les dangers de la navigation et des risques d'abordage, ainsi que de toutes les circonstances particulières, notamment les limites d'utilisation des navires en cause, qui peuvent obliger à s'écarter des présentes Règles pour éviter un danger immédiat.

REGLE 3

Définitions générales

Aux fins des présentes Règles, sauf dispositions contraires résultant du contexte :

a) Le terme « navire » désigne tout engin ou tout appareil de quelque nature que ce soit, y compris les engins sans tirant d'eau et les hydravions, utilisé ou susceptible d'être utilisé comme moyen de transport sur l'eau.

b) L'expression « navire à propulsion mécanique » désigne tout navire mû par une machine.

c) L'expression « navire à voile » désigne tout navire marchant à la voile, même s'il possède une machine propulsive, à condition toutefois que celle-ci ne soit pas utilisée.

d) L'expression « navire en train de pêcher » désigne tout navire qui pêche avec des filets, lignes, chaluts ou autres engins de pêche réduisant sa capacité de manœuvre, mais ne s'applique pas aux navires qui pêchent avec des lignes traînantes ou autres engins de pêche ne réduisant pas leur capacité de manœuvre.

e) Le terme « hydravion » désigne tout aéronef conçu pour manœuvrer sur l'eau.

f) L'expression « navire qui n'est pas maître de sa manœuvre » désigne un navire qui, en raison de circonstances exceptionnelles, n'est pas en mesure de manœuvrer conformément aux présentes Règles et ne peut donc pas s'écarter de la route d'un autre navire.

g) L'expression « navire à capacité de manœuvre restreinte » désigne tout navire dont la capacité à manœuvrer conformément aux présentes Règles est limitée de par la nature de ses travaux, et qui ne peut par conséquent pas s'écarter de la route d'un autre navire.

Les navires suivants doivent être considérés comme navires à capacité de manœuvre restreinte :

i) les navires en train de poser ou de relever une bouée, un câble ou un pipe-line sous-marins, ou d'en assurer l'entretien ;

ii) les navires en train d'effectuer des opérations de dragage, d'hydrographie ou d'océanographie, ou les travaux sous-marins ;

iii) les navires en train d'effectuer un ravitaillement ou de transborder des personnes, des provisions ou une cargaison et faisant route ;

iv) les navires en train d'effectuer des opérations de décollage ou d'appontage ou de récupération d'aéronefs ;

v) les navires en train d'effectuer des opérations de dragage de mines ;

vi) les navires en train d'effectuer une opération de remorquage qui rend impossible tout changement de cap.

h) L'expression « navire handicapé par son tirant d'eau » désigne tout navire à propulsion mécanique qui, en raison de son tirant d'eau et de la profondeur de l'eau disponible, peut difficilement modifier sa route.

i) L'expression « faisant route » s'applique à tout navire qui n'est ni à l'ancre, ni amarré à terre, ni échoué.

j) Les termes « longueur » et « largeur » d'un navire désignent sa longueur hors tout et sa plus grande largeur.

k) Deux navires ne sont considérés comme étant en vue l'un de l'autre que lorsque l'un d'eux peut être observé visuellement par l'autre.

l) L'expression « visibilité réduite » désigne toute situation où la visibilité est diminuée par suite de brume, bruine, neige, forts grains de pluie ou tempêtes de sable, ou pour toutes autres causes analogues.

PARTIE B — REGLES DE BARRE ET DE ROUTE

SECTION I — CONDUITE DES NAVIRES DANS TOUTES LES CONDITIONS DE VISIBILITE

REGLE 4

Champ d'application

Les règles de la présente section s'appliquent dans toutes les conditions de visibilité.

REGLE 5

Veille

Tout navire doit en permanence assurer une veille visuelle et auditive appropriée, en utilisant également tous les moyens disponibles qui sont adaptés aux circonstances et conditions existantes, de manière à permettre une pleine appréciation de la situation et du risque d'abordage.

REGLE 6

Vitesse de sécurité

Tout navire doit maintenir en permanence une vitesse de sécurité telle qu'il puisse prendre des mesures appropriées et efficaces pour éviter un abordage et pour s'arrêter sur une distance adaptée aux circonstances et conditions existantes.

Les facteurs suivants doivent notamment être pris en considération pour déterminer la vitesse de sécurité :

a) Par tous les navires :

i) la visibilité ;

ii) la densité du trafic et notamment les concentrations de navires de pêche ou de tous autres navires ;

iii) la capacité de manœuvre du navire et plus particulièrement sa distance d'arrêt et ses qualités de giration dans les conditions existantes ;

iv) de nuit, la présence d'un arrière-plan lumineux tel que celui créé par des feux côtiers ou une diffusion de la lumière des propres feux du navire ;

v) l'état du vent, de la mer et des courants et la proximité de risques pour la navigation ;

vi) le tirant d'eau en fonction de la profondeur d'eau disponible.

b) De plus, par les navires qui utilisent un radar ;

i) les caractéristiques, l'efficacité et les limites d'utilisation de l'équipement radar ;

ii) les limitations qui résultent de l'échelle de portée utilisée sur le radar ;

iii) l'effet de l'état de la mer, des conditions météorologiques et d'autres sources de brouillage sur la détection au radar ;

iv) le fait que les petits bâtiments, les glaces et d'autres objets flottants peuvent ne pas être décelés par le radar à une distance suffisante ;

v) le nombre, la position et le mouvement des navires par le radar ;

vi) le fait qu'il est possible d'apprécier plus exactement la visibilité lorsque le radar est utilisé pour déterminer la distance des navires et des autres objets situés dans les parages.

REGLE 7

Risque d'abordage

a) Tout navire doit utiliser tous les moyens disponibles qui sont adaptés aux circonstances et conditions existantes pour déterminer s'il existe un risque d'abordage. S'il y a doute quant au risque d'abordage, on doit considérer que ce risque existe.

b) S'il y a à bord un équipement radar en état de marche, on doit l'utiliser de façon appropriée en recourant, en particulier, au balayage à longue portée afin

de déceler à l'avance un risque d'abordage, ainsi qu'au « plotting » radar ou à toute autre observation systématique équivalente des objets détectés.

c) On doit éviter de tirer des conclusions de renseignements insuffisants, notamment de renseignements radar insuffisants.

d) L'évaluation d'un risque d'abordage doit notamment tenir compte des considérations suivantes :

i) il y a risque d'abordage si le relèvement au compas d'un navire qui s'approche ne change pas de manière appréciable ;

ii) un tel risque peut parfois exister même si l'on observe une variation appréciable du relèvement, particulièrement lorsque l'on s'approche d'un très grand navire, d'un train de remorque ou d'un navire qui est à courte distance.

REGLE 8

Manœuvre pour éviter les abordages

a) Toute manœuvre entreprise pour éviter un abordage doit, si les circonstances le permettent, être exécutée franchement, largement à temps et conformément aux bons usages maritimes.

b) Tout changement de cap ou de vitesse, ou des deux à la fois, visant à éviter un abordage doit, si les circonstances le permettent, être assez important pour être immédiatement perçu par tout navire qui l'observe visuellement ou au radar ; une succession de changements peu importants de cap ou de vitesse, ou des deux à la fois, est à éviter.

c) Si le navire a suffisamment de place, le changement de cap à lui seul peut être la manœuvre la plus efficace pour éviter de se trouver en situation très rapprochée à condition que cette manœuvre soit faite largement à temps, qu'elle soit franche et qu'elle n'aboutisse pas à une autre situation très rapprochée.

d) Les manœuvres effectuées pour éviter l'abordage avec un autre navire doivent être telles qu'elles permettent de passer à une distance suffisante. L'efficacité des manœuvres doit être attentivement contrôlée jusqu'à ce que l'autre navire soit définitivement paré et clair.

e) Si cela est nécessaire pour éviter un abordage ou pour laisser plus de temps pour apprécier la situation, un navire doit réduire sa vitesse ou casser son erre en arrêtant son appareil propulsif ou en battant en arrière au moyen de cet appareil.

REGLE 9

Chenaux étroits

a) Les navires faisant route dans un chenal étroit ou une voie d'accès doivent, lorsque cela peut se faire sans danger, naviguer aussi près que possible de la limite extérieure droite du chenal ou de la voie d'accès.

b) Les navires de longueur inférieure à 20 mètres et les navires à voile ne doivent pas gêner le passage des navires qui ne peuvent naviguer en toute sécurité qu'à l'intérieur d'un chenal étroit ou d'une voie d'accès.

c) Les navires en train de pêcher ne doivent pas gêner le passage des autres navires naviguant à l'intérieur d'un chenal étroit ou d'une voie d'accès.

d) Un navire ne doit pas traverser un chenal étroit ou une voie d'accès si, ce faisant, il gêne le passage des navires qui ne peuvent naviguer en toute sécurité qu'à l'intérieur de ce chenal ou de cette voie d'accès ; ces derniers navires peuvent utiliser le signal sonore prescrit par la règle 34 d) s'ils doutent des intentions du navire qui traverse le chenal ou la voie d'accès.

e) i) Dans un chenal étroit ou une voie d'accès, lorsqu'un dépassement ne peut s'effectuer que si le navire rattrapé manœuvre pour permettre à l'autre navire de le dépasser en toute sécurité, le navire qui a l'intention de dépasser doit faire connaître son intention en émettant le signal sonore approprié prescrit par la règle 34 c) i). Le navire rattrapé doit, s'il est d'accord, faire entendre le signal approprié prescrit par la règle 34 c) ii) et manœuvrer de manière à permettre un dépassement en toute sécurité. S'il est dans le doute, il peut émettre les signaux sonores prescrits par la règle 34 d) ;

ii) la présente règle ne saurait dispenser le navire qui rattrape de l'obligation de se conformer aux dispositions de la règle 13.

f) Un navire qui s'approche d'un coude ou d'un endroit situé dans un chenal étroit ou une voie d'accès où d'autres navires peuvent être cachés par la présence d'obstacles doit naviguer dans cette zone avec une prudence et une vigilance particulières et faire entendre le signal approprié prescrit par la règle 34 e).

g) Tout navire doit, si les circonstances le permettent, éviter de mouiller dans un chenal étroit.

REGLE 10

Dispositifs de séparation du trafic

a) La présente règle s'applique aux dispositifs de séparation du trafic adoptés par l'Organisation.

b) Les navires qui naviguent à l'intérieur d'un dispositif de séparation du trafic doivent :

i) suivre la voie de circulation appropriée dans la direction générale du trafic pour cette voie ;

ii) s'écarter dans toute la mesure du possible de la ligne ou de la zone de séparation du trafic ;

iii) en règle générale, s'engager dans une voie de circulation ou en sortir à l'une des extrémités, mais lorsqu'ils s'y engagent ou en sortent latéralement, effectuer cette manœuvre sous un angle aussi réduit que possible par rapport à la direction générale du trafic.

c) Les navires doivent éviter autant que possible de couper les voies de circulation mais, s'ils y sont obligés, ils doivent autant que possible le faire perpendiculairement à la direction générale du trafic.

d) Les zones de navigation côtières ne doivent pas normalement être utilisées par le trafic direct, qui peut en toute sécurité utiliser la voie de circulation appropriée du dispositif adjacent de séparation du trafic.

e) Les navires qui ne coupent pas un dispositif ne doivent normalement pas pénétrer dans une zone de séparation ou franchir une ligne de séparation sauf :

i) en cas d'urgence, pour éviter un danger immédiat ;

- ii) pour pêcher dans une zone de séparation.
- f) Les navires qui naviguent dans des zones proches des extrémités d'un dispositif de séparation du trafic doivent le faire avec une vigilance particulière.
- g) Les navires doivent éviter, dans toute la mesure du possible, de mouiller à l'intérieur d'un dispositif de séparation du trafic ou dans les zones proches de ses extrémités.
- h) Les navires qui n'utilisent pas un dispositif de séparation du trafic doivent s'en écarter aussi largement que possible.
- i) Les navires en train de pêcher ne doivent pas gêner le passage des navires qui suivent une voie de circulation.
- j) Les navires de longueur inférieure à 20 mètres ou les navires à voile ne doivent pas gêner le passage des navires à propulsion mécanique qui suivent une voie de circulation.

SECTION II — CONDUITE DES NAVIRES EN VUE LES UNS DES AUTRES

REGLE 11

Champ d'application

Les règles de la présente section s'appliquent aux navires qui sont en vue les uns des autres.

REGLE 12

Navires à voile

a) Lorsque deux navires à voile s'approchent l'un de l'autre de manière à faire craindre un abordage, l'un d'eux doit s'écarter de la route de l'autre comme suit :

i) quand les navires reçoivent le vent d'un bord différent, celui qui reçoit le vent de bâbord doit s'écarter de la route de l'autre ;

ii) quand les deux navires reçoivent le vent du même bord, celui qui est au vent doit s'écarter de la route de celui qui est sous le vent ;

iii) si un navire qui reçoit le vent de bâbord voit un autre navire au vent et ne peut pas déterminer avec certitude si cet autre navire reçoit le vent de bâbord ou de tribord, le premier doit s'écarter de la route de l'autre.

b) Aux fins d'application de la présente règle, le côté d'où vient le vent doit être considéré comme étant celui du bord opposé au bord de brassage de la grande voile ou, dans le cas d'un navire à phares carrés, le côté opposé au bord de brassage de la plus grande voile aurique (ou triangulaire).

REGLE 13

Navire qui en rattrape un autre

a) Nonobstant toute disposition des règles de la présente section, tout navire qui en rattrape un autre doit s'écarter de la route de ce dernier.

b) Doit se considérer comme en rattrapant un autre, un navire qui s'approche d'un autre navire en venant d'une direction de plus de 22,5 degrés sur l'arrière du travers de ce dernier, c'est-à-dire qui se trouve dans

une position telle, par rapport au navire rattrapé, que, de nuit, il pourrait voir seulement le feu arrière de ce navire, sans voir aucun de ses feux de côté.

c) Lorsqu'un navire ne peut déterminer avec certitude s'il en rattrape un autre, il doit se considérer comme un navire qui en rattrape un autre et manœuvrer en conséquence.

d) Aucun changement ultérieur dans le relèvement entre les deux navires ne peut faire considérer le navire qui rattrape l'autre comme croisant la route de ce dernier au sens des présentes règles ni l'affranchir de l'obligation de s'écarter de la route du navire rattrapé jusqu'à ce qu'il soit tout à fait paré et clair.

REGLE 14

Navires qui font des routes directement opposées

a) Lorsque deux navires à propulsion mécanique font des routes directement opposées ou à peu près opposées de telle sorte qu'il existe un risque d'abordage, chacun d'eux doit venir sur tribord pour passer par bâbord l'un de l'autre.

b) On doit considérer qu'une telle situation existe lorsqu'un navire en voit un autre devant lui ou pratiquement devant lui, de sorte que, de nuit, il verrait les feux de mât de l'autre navire, l'un par l'autre ou presque et/ou ses deux feux de côté et que, de jour, il verrait l'autre navire sous un angle correspondant.

c) Lorsqu'un navire ne peut déterminer avec certitude si une telle situation existe, il doit considérer qu'elle existe effectivement et manœuvrer en conséquence.

REGLE 15

Navires dont les routes se croisent

Lorsque deux navires à propulsion mécanique font des routes qui se croisent de telle sorte qu'il existe un risque d'abordage, le navire qui voit l'autre navire sur tribord doit s'écarter de la route de celui-ci et, si les circonstances le permettent, éviter de croiser sa route sur l'avant.

REGLE 16

Manœuvre du navire non privilégié

Tout navire qui est tenu, en vertu des présentes Règles, de s'écarter de la route d'un navire doit, autant que possible, manœuvrer de bonne heure et franchement de manière à s'écarter largement.

REGLE 17

Manœuvre du navire privilégié

a) i) Lorsqu'un navire est tenu, en vertu de l'une quelconque des présentes Règles, de s'écarter de la route d'un autre navire, cet autre navire doit maintenir son cap et sa vitesse.

ii) Néanmoins, ce dernier peut manœuvrer, afin d'éviter l'abordage par sa seule manœuvre, aussitôt qu'il lui paraît évident que le navire qui est dans l'obligation de s'écarter de sa route n'effectue pas la manœuvre appropriée prescrite par les présentes Règles.

b) Quand, pour une cause quelconque, le navire qui est tenu de maintenir son cap et sa vitesse se trouve tellement près de l'autre que l'abordage ne peut être évité par la seule manœuvre du navire qui doit laisser

la route libre, il doit de son côté faire la manœuvre qui est la meilleure pour aider à éviter l'abordage.

c) Un navire à propulsion mécanique qui manœuvre pour éviter un abordage avec un autre navire à propulsion mécanique dont la route croise la sienne dans les conditions prévues à l'alinéa a) ii) de la présente règle ne doit pas, si les circonstances le permettent, abattre sur bâbord lorsque l'autre navire est bâbord à lui.

d) La présente règle ne saurait dispenser le navire qui doit laisser la route libre de l'obligation de s'écarter de la route de l'autre navire.

REGLE 18

Responsabilités réciproques des navires

Sauf dispositions contraires des règles 9, 10 et 13 :

a) Un navire à propulsion mécanique faisant route doit s'écarter de la route :

i) d'un navire qui n'est pas maître de sa manœuvre ;

ii) d'un navire à capacité de manœuvre restreinte ;

iii) d'un navire en train de pêcher ;

iv) d'un navire à voile.

b) Un navire à voile faisant route doit s'écarter de la route :

i) d'un navire qui n'est pas maître de sa manœuvre ;

ii) d'un navire à capacité de manœuvre restreinte ;

iii) d'un navire en train de pêcher.

c) i) Un navire en train de pêcher et faisant route doit, dans la mesure du possible, s'écarter de la route :

i) d'un navire qui n'est pas maître de sa manœuvre ;

ii) d'un navire à capacité de manœuvre restreinte.

d) i) Tout navire autre qu'un navire qui n'est pas maître de sa manœuvre ou qu'un navire à capacité de manœuvre restreinte doit, si les circonstances le permettent, éviter de gêner le libre passage d'un navire handicapé par son tirant d'eau, qui montre les signaux prévus à la règle 28.

ii) Un navire handicapé par son tirant d'eau doit naviguer avec une prudence particulière, en tenant dûment compte de sa situation spéciale.

e) Un hydravion améri doit, en règle générale, se tenir largement à l'écart de tous les navires et éviter de gêner leur navigation. Toutefois, lorsqu'il y a risque d'abordage, cet hydravion doit se conformer aux règles de la présente partie.

SECTION III — CONDUITE DES NAVIRES PAR VISIBILITE REDUITE

REGLE 19

Conduite des navires par visibilité réduite

a) La présente règle s'applique aux navires qui ne sont pas en vue les uns des autres et qui naviguent à l'intérieur ou à proximité de zones de visibilité réduite.

b) Tout navire doit naviguer à une vitesse de sécurité adaptée aux circonstances existantes et aux conditions de visibilité réduite. Les navires à propulsion mécanique doivent tenir leurs machines prêtes à manœuvrer immédiatement.

c) Tout navire, lorsqu'il applique les règles de la section I de la présente partie, doit tenir dûment compte des circonstances existantes et des conditions de visibilité réduite.

d) Un navire qui détecte au radar seulement la présence d'un autre navire doit déterminer si une situation très rapprochée est en train de se créer et/ou si un risque d'abordage existe. Dans ce cas, il doit prendre largement à temps des mesures pour éviter cette situation ; toutefois, si ces mesures consistent en un changement de cap, il convient d'éviter, dans la mesure du possible, les manœuvres suivantes :

i) un changement de cap sur bâbord dans le cas d'un navire qui se trouve sur l'avant du travers, sauf si ce navire est en train d'être rattrapé ;

ii) un changement de cap en direction d'un navire qui vient par le travers ou sur l'arrière du travers.

e) Sauf lorsqu'il a été établi qu'il n'existe pas de risque d'abordage, tout navire qui entend, dans une direction qui lui paraît être sur l'avant du travers, le signal de brume d'un autre navire, ou qui ne peut éviter une situation très rapprochée avec un autre navire situé sur l'avant du travers, doit réduire sa vitesse au minimum nécessaire pour maintenir son cap. Il doit, si nécessaire, casser son erre et, en toutes circonstances, naviguer avec une extrême précaution jusqu'à ce que le risque d'abordage soit passé.

PARTIE C — FEUX ET MARQUES

REGLE 20

Champ d'application

a) Les règles de la présente partie doivent être observées par tous les temps.

b) Les règles concernant les feux doivent être observées du coucher au lever du soleil. Pendant cet intervalle, on ne doit montrer aucun autre feu pouvant être confondu avec les feux prescrits par les présentes règles et pouvant gêner la visibilité ou le caractère distinctif de ceux-ci ou pouvant empêcher d'exercer une veille satisfaisante.

c) Les feux prescrits par les présentes règles, lorsqu'ils existent, doivent également être montrés du lever au coucher du soleil par visibilité réduite et peuvent être montrés dans toutes les autres circonstances où cette mesure est jugée nécessaire.

d) Les règles concernant les marques doivent être observées de jour.

e) Les feux et les marques prescrits par les présentes règles doivent être conformes aux dispositions de l'Annexe I des présentes Règles.

REGLE 21

Définitions

a) L'expression « feu de tête de mât » désigne un feu blanc placé au-dessus de l'axe longitudinal du navire, projetant une lumière ininterrompue sur tout le parcours d'un arc d'horizon de 225 degrés et disposés de manière à projeter cette lumière depuis l'avant jusqu'à 22,5 degrés sur l'arrière du travers de chaque bord.

b) L'expression « feux de côté » désigne un feu vert placé à tribord et un feu rouge placé à bâbord, projetant chacun une lumière ininterrompue sur tout le parcours d'un arc d'horizon de 112,5 degrés et disposés de manière à projeter cette lumière depuis l'avant jusqu'à 22,5 degrés sur l'arrière du travers de leur côté respectif. A bord des navires de longueur inférieure à 20 mètres, les feux de côté peuvent être combinés en un seul fanal placé dans l'axe longitudinal du navire.

c) L'expression « feu de poupe » désigne un feu blanc placé aussi près que possible de la poupe, projetant une lumière ininterrompue sur tout le parcours d'un arc d'horizon de 135 degrés et disposé de manière à projeter cette lumière sur un secteur de 87,5 degrés de chaque bord à partir de l'arrière.

d) L'expression « feu de remorquage » désigne un feu jaune ayant les mêmes caractéristiques que le feu de poupe défini au paragraphe c) de la présente règle.

e) L'expression « feu visible sur tout l'horizon » désigne un feu projetant une lumière ininterrompue sur un arc d'horizon de 360 degrés.

f) L'expression « feu à éclats » désigne un feu à éclats réguliers dont le rythme est de 120 éclats ou plus par minute.

REGLE 22

Portée lumineuse des feux

Les feux prescrits par les présentes Règles doivent avoir l'intensité spécifiée à la section 8 de l'Annexe I du présent Règlement, de manière à être visibles aux distances minimales suivantes :

a) pour les navires de longueur égale ou supérieure à 50 mètres :

- feu de tête de mât : 6 milles
- feu de côté : 3 milles
- feu de poupe : 3 milles
- feu de remorquage : 3 milles
- feu blanc, rouge, vert ou jaune visible sur tout l'horizon : 3 milles

b) pour les navires de longueur égale ou supérieure à 12 mètres, mais inférieure à 50 mètres :

- feu de tête de mât : 5 milles ; si la longueur du navire est inférieure à 20 mètres : 3 milles
- feu de côté : 2 milles
- feu de poupe : 2 milles
- feu de remorquage : 2 milles
- feu blanc, rouge, vert ou jaune visible sur tout l'horizon : 2 milles

c) pour les navires de longueur inférieure à 12 mètres :

- feu de tête de mât : 2 milles
- feu de côté : 1 mille
- feu de poupe : 2 milles
- feu de remorquage : 2 milles
- feu blanc, rouge, vert ou jaune visible sur tout l'horizon : 2 milles.

REGLE 23

Navires à propulsion mécanique faisant route

a) Un navire à propulsion mécanique faisant route doit montrer :

- i) un feu de tête de mât à l'avant ;
- ii) un second feu de tête de mât à l'arrière du premier et plus haut que celui-ci ; toutefois, les navires de

longueur inférieure à 50 mètres ne sont pas tenus de montrer ce feu, mais peuvent le faire ;

iii) des feux de côté ;

iv) un feu de poupe.

b) Un aéroglisseur exploité sans tirant d'eau doit, outre les feux prescrits au paragraphe a) de la présente règle, montrer un feu jaune à éclats visible sur tout l'horizon.

c) Un navire à propulsion mécanique de longueur inférieure à 7 mètres et dont la vitesse maximale ne dépasse pas 7 nœuds peut, au lieu des feux prescrits au paragraphe a) de la présente règle, montrer un feu blanc visible sur tout l'horizon. En outre, ce navire doit, si possible, montrer des feux de côté.

REGLE 24

Remorquage et poussage

a) Un navire à propulsion mécanique en train de remorquer doit montrer :

i) au lieu de feu prescrit par la règle 23 a) i), à l'avant, deux feux de tête de mât superposés.

Lorsque la longueur du train de remorque mesurée de l'arrière du navire remorquant à l'extrémité arrière du train de remorque dépasse 200 mètres, il doit montrer trois de ces feux superposés ;

ii) des feux de côté ;

iii) un feu de poupe ;

iv) un feu de remorquage placé à la verticale au-dessus du feu de poupe ;

v) à l'endroit le plus visible, lorsque la longueur du train de remorque dépasse 200 mètres, une marque biconique.

b) Un navire en train de pousser et un navire poussé en avant reliés par un raccordement rigide de manière à former une unité composite doivent être considérés comme un navire à propulsion mécanique et montrer les feux prescrits par la règle 23.

c) Un navire à propulsion mécanique en train de pousser en avant ou de remorquer à couple, doit sauf s'il s'agit d'une unité composite, montrer :

i) au lieu du feu prescrit par la règle 23 a) i), à l'avant, deux feux de tête de mât superposés ;

ii) des feux de côté ;

iii) un feu de poupe.

d) Un navire à propulsion mécanique auquel les dispositions des paragraphes a) et c) de la présente règle s'appliquent, doit également se conformer aux dispositions de la règle 23) (ii).

e) Un navire ou objet remorqué doit montrer :

i) des feux de côté ;

ii) un feu de poupe ;

iii) à l'endroit le plus visible, lorsque la longueur du train de remorque dépasse 200 mètres, une marque biconique.

f) Etant entendu que les feux d'un nombre quelconque de navires remorqués ou poussés en groupe doivent correspondre à ceux d'un seul navire,

i) un navire poussé en avant, ne faisant pas partie d'une unité composite, doit montrer à son extrémité avant, des feux de côté ;

ii) un navire remorqué à couple doit montrer un feu de poupe et, à son extrémité avant des feux de côté,

g) Si, pour une raison suffisante, le navire ou l'objet remorqué est dans l'impossibilité de montrer les feux pres-

crits au paragraphe e) de la présente règle, toutes les mesures possibles sont prises pour éclairer le navire ou l'objet remorqué ou tout au moins pour indiquer la présence du navire ou de l'objet sans feux.

REGLE 25

Navires à voile faisant route et navires à l'aviron

- a) Un navire à voile qui fait route doit montrer:
 - i) des feux de côté;
 - ii) un feu de poupe.
- b) A bord d'un navire à voile de longueur inférieure à 12 mètres, les feux prescrits au paragraphe a) de la présente règle peuvent être réunis en un seul fanal placé au sommet ou à la partie supérieure du mât, à l'endroit le plus visible.
- c) En plus des feux prescrits au paragraphe a) de la présente règle, un navire à voile faisant route peut montrer, au sommet ou à la partie supérieure du mât, à l'endroit où ils sont le plus apparents, deux feux superposés visibles sur tout l'horizon, le feu supérieur étant rouge et le feu inférieur vert. Toutefois, ces feux ne doivent pas être montrés en même temps que le fanal autorisé par le paragraphe b) de la présente règle.
- d) i) Un navire à voile de longueur inférieure à 7 mètres doit, si possible, montrer les feux prescrits aux paragraphes a) ou b) de la présente règle mais, s'il ne le fait pas, il doit être prêt à montrer immédiatement, pour prévenir un abordage, une lampe électrique ou un fanal allumé à feu blanc.
- ii) Un navire à l'aviron peut montrer les feux prescrits par la présente règle pour les navires à voile mais, s'il ne le fait pas, il doit être prêt à montrer immédiatement, pour prévenir un abordage, une lampe électrique ou un fanal allumé à feu blanc.
- e) Un navire qui fait route simultanément à la voile et au moyen d'un appareil propulsif doit montrer à l'avant, à l'endroit le plus visible, une marque de forme conique, la pointe en bas.

REGLE 26

Navires de pêche

- a) Un navire en train de pêcher ne doit, lorsqu'il fait route ou lorsqu'il est au mouillage, montrer que les feux et marques prescrits par la présente règle.
- b) Un navire en train de chaluter, c'est-à-dire de tirer dans l'eau un chalut ou autre engin de pêche, doit montrer:
 - i) deux feux superposés visibles sur tout l'horizon, le feu supérieur étant vert et le feu inférieur blanc, ou une marque formée de deux cônes superposés réunis par la pointe; un navire de longueur inférieure à 20 mètres peut, au lieu de cette marque, montrer un panier;
 - ii) un feu de tête de mât disposé à une hauteur supérieure à celle du feu vert visible sur tout l'horizon et à l'arrière de celui-ci. Les navires de longueur inférieure à 50 mètres ne sont pas tenus de montrer ce feu, mais peuvent le faire;
 - iii) lorsqu'il a de l'erre, outre les feux prescrits au présent paragraphe, des feux de côté et un feu de poupe.
- c) Un navire en train de pêcher, autre qu'un navire en train de chaluter, doit montrer:
 - i) deux feux superposés visibles sur tout l'horizon, le feu supérieur étant rouge et le feu inférieur blanc, ou

une marque formée de deux cônes superposés réunis par la pointe; un navire de longueur inférieure à 20 mètres peut, au lieu de cette marque, montrer un panier;

ii) si son engin de pêche est déployé sur une distance horizontale supérieure à 150 mètres à partir du navire, un feu blanc visible sur tout l'horizon ou un cône, la pointe en haut, dans l'alignement de l'engin;

iii) lorsqu'il a de l'erre, outre les feux prescrits au présent paragraphe, des feux de côté et un feu de poupe.

d) Un navire en train de pêcher à proximité d'autres navires peut montrer les signaux supplémentaires décrits à l'Annexe II du présent Règlement.

e) Un navire qui n'est pas en train de pêcher ne doit pas montrer les feux ou marques prescrits par la présente règle, mais seulement ceux qui sont prescrits pour un navire de sa longueur.

REGLE 27

Navires qui ne sont pas maîtres de leur manœuvre et navires à capacité de manœuvre restreinte

- a) Un navire qui n'est pas maître de sa manœuvre doit montrer:
 - i) à l'endroit le plus visible, deux feux rouges superposés visibles sur tout l'horizon;
 - ii) à l'endroit le plus visible, deux boules ou marques analogues superposées;
 - iii) lorsqu'il a de l'erre, outre les feux prescrits au paragraphe, des feux de côté et un feu de poupe.
- b) Un navire à capacité de manœuvre restreinte, autre qu'un navire effectuant des opérations de dragage de mines, doit montrer:
 - i) à l'endroit le plus visible, trois feux superposés visibles sur tout l'horizon, les feux supérieur et inférieur étant rouges et le feu du milieu blanc;
 - ii) à l'endroit le plus visible, trois marques superposées, les marques supérieure et inférieure étant des boules, celle du milieu un bicône;
 - iii) lorsqu'il a de l'erre, outre les feux prescrits à l'alinéa i), des feux de tête de mât, des feux de côté et un feu de poupe;
 - iv) lorsqu'il est au mouillage, outre les feux ou marques prescrits aux alinéas i) et ii), les feux ou marques prescrits par la règle 30.
- c) Un navire en train d'effectuer une opération de remorquage qui rend impossible un changement de cap, doit, outre les feux ou marques prescrits au paragraphe b) i) et les marques prescrites au paragraphe b) ii) de la présente règle, montrer les feux ou marques prescrits par la règle 24 a).
- d) Un navire à capacité de manœuvre restreinte en train de draguer ou d'effectuer des opérations sous-marines, doit montrer les feux et marques prescrits au paragraphe b) de la présente règle et, lorsqu'il existe une obstruction, doit montrer en outre:
 - i) deux feux rouges visibles sur tout l'horizon ou deux boules superposées pour indiquer le côté où se trouve l'obstruction;
 - ii) deux feux verts visibles sur tout l'horizon ou deux bicônes superposés pour indiquer le côté sur lequel un autre navire peut passer;
 - iii) lorsqu'il a de l'erre, outre les feux prescrits au présent paragraphe, des feux de tête de mât, des feux de côté et un feu de poupe;

iv) un navire auquel les dispositions du présent paragraphe s'appliquent doit, lorsqu'il est au mouillage, montrer, au lieu des feux ou marques prescrits par la règle 30, les feux prescrits aux alinéas i) et ii).

e) Un navire participant à des opérations de plongée qui ne peut, en raison de ses dimensions, montrer les marques prescrites au paragraphe d) de la présente règle, doit montrer une reproduction rigide, d'au moins 1 mètre de hauteur, du pavillon « A » du Code international de signaux. Il doit prendre des mesures pour cette reproduction soit visible sur tout l'horizon.

f) Un navire effectuant des opérations de dragage de mines doit montrer, outre les feux prescrits pour les navires à propulsion mécanique par la règle 23, trois feux verts visibles sur tout l'horizon ou trois boules. Il doit montrer un de ces feux ou marques à la tête du mât de misaine ou à proximité de celle-ci, et un de ces feux ou marques à chaque extrémité de la vergue de misaine. Ces feux ou marques indiquent qu'il est dangereux pour un autre navire de s'approcher à moins de 1 000 mètres de l'arrière ou à moins de 500 mètres de chaque bord du dragueur de mines.

g) Les navires de longueur inférieure à 7 mètres ne sont pas tenus de montrer les feux prescrits par la présente règle.

h) Les signaux prescrits par la présente règle ne sont pas des signaux de navires en détresse et demandant assistance. Les signaux de cette dernière catégorie font l'objet de l'Annexe IV du présent Règlement.

REGLE 28

Navires handicapés par leur tirant d'eau

Un navire handicapé par son tirant d'eau peut, outre les feux prescrits pour les navires à propulsion mécanique par la règle 23, montrer à l'endroit le plus visible trois feux rouges superposés visibles sur tout l'horizon ou une marque cylindrique.

REGLE 29

Bateaux-pilotes

a) Un bateau-pilote en service de pilotage doit montrer :

- i) à la tête du mât ou à proximité de celle-ci, deux feux superposés visibles sur tout l'horizon, le feu supérieur étant blanc et le feu inférieur rouge ;

- ii) de plus, lorsqu'il fait route, des feux de côté et un feu de poupe ;

- iii) au mouillage, outre les feux prescrits à l'alinéa i), le ou les feux de mouillage ou la marque de mouillage.

b) Un bateau-pilote qui n'est pas en service de pilotage doit montrer les feux ou marques prescrits pour un navire de sa longueur.

REGLE 30

Navires au mouillage et navires échoués

a) Un navire au mouillage doit montrer à l'endroit le plus visible :

- i) à l'avant, un feu blanc visible sur tout l'horizon ou une boule ;

- ii) à l'arrière ou près de l'arrière, plus bas que le feu blanc visible sur tout l'horizon.

b) Un navire au mouillage de longueur inférieure à 50 mètres peut montrer, à l'endroit le plus visible, un feu blanc visible sur tout l'horizon, au lieu des feux prescrits au paragraphe a) de la présente règle.

c) En outre, un navire au mouillage peut utiliser ses feux de travail disponibles ou des feux équivalents pour illuminer ses ponts. Cette disposition est obligatoire pour les navires de longueur égale ou supérieure à 100 mètres.

d) Un navire échoué doit montrer les feux prescrits au paragraphe a) ou b) de la présente règle et, de plus, à l'endroit le plus visible :

- i) deux feux rouges superposés visibles sur tout l'horizon ;

- ii) trois boules superposées.

e) Les navires de longueur inférieure à 7 mètres, lorsqu'ils sont au mouillage ou échoués, ne sont pas tenus de montrer les feux ou marques prescrits aux paragraphes a), b) ou d) de la présente règle, sauf s'ils sont au mouillage ou échoués dans un chenal étroit, une voie d'accès ou un ancrage, à proximité de ces lieux, ou sur les routes habituellement fréquentées par d'autres navires.

REGLE 31

Hydravions

Un hydravion qui est dans l'impossibilité de montrer les feux et marques présentant les caractéristiques et situés aux emplacements prescrits par les règles de la présente partie, doit montrer des feux et marques se rapprochant le plus possible de ceux prescrits par ces règles.

PARTIE D — SIGNAUX SONORES ET LUMINEUX

REGLE 32

Définitions

a) Le terme « sifflet » désigne tout appareil de signalisation sonore capable d'émettre les sons prescrits et conforme aux spécifications de l'Annexe III du présent Règlement.

b) L'expression « son bref » désigne un son d'une durée d'environ une seconde.

c) L'expression « son prolongé » désigne un son d'une durée de quatre à six secondes.

REGLE 33

Matériel de signalisation sonore

a) Les navires de longueur égale ou supérieure à 12 mètres doivent être pourvus d'un sifflet et d'une cloche et les navires de longueur égale ou supérieure à 100 mètres doivent être en outre pourvus d'un gong dont le son et le timbre ne doivent pas pouvoir être confondus avec ceux de la cloche. Le sifflet, la cloche et le gong doivent satisfaire aux spécifications de l'Annexe III du présent Règlement. La cloche ou le gong, ou les deux, peuvent être remplacés par un autre matériel ayant respectivement les mêmes caractéristiques sonores, à condition qu'il soit toujours possible d'actionner manuellement les signaux prescrits.

b) Les navires de longueur inférieure à 12 mètres ne sont pas tenus d'avoir à leur bord les appareils de signalisation sonore prescrits au paragraphe a) de la présente règle, mais ils doivent, en l'absence de tels appareils, être munis d'un autre moyen d'émettre un signal sonore efficace.

REGLE 34

Signaux de manœuvre et signaux d'avertissement

a) Lorsque des navires sont en vue les uns des autres, un navire à propulsion mécanique faisant route doit, lorsqu'il effectue des manœuvres autorisées ou prescrites par les présentes Règles, indiquer ces manœuvres par les signaux suivants émis au sifflet :

- un son bref pour dire : « Je viens sur tribord » ;
- deux sons brefs pour dire : « Je viens sur bâbord » ;
- trois sons brefs pour dire : « Je bats en arrière ».

b) Tous les navires peuvent compléter les signaux au sifflet prescrits au paragraphe a) de la présente règle par des signaux lumineux répétés, selon les besoins, pendant toute la durée de la manœuvre :

- i) ces signaux lumineux ont la signification suivante :
 - un éclat pour dire : « je viens sur tribord » ;
 - deux éclats pour dire : « Je viens sur bâbord » ;
 - trois éclats pour dire : « Je bats en arrière » ;

ii) chaque éclat doit durer une seconde environ, l'intervalle entre les éclats doit être d'une seconde environ et l'intervalle entre les signaux successifs doit être de dix secondes au moins ;

iii) le feu utilisé pour signal doit, s'il existe, être un feu blanc visible sur tout l'horizon à une distance de cinq milles au moins et doit être conforme aux dispositions de l'Annexe I.

c) Lorsqu'ils sont en vue l'un de l'autre dans un chenal étroit ou une voie d'accès :

i) un navire qui entend en rattraper un autre doit, conformément aux dispositions de la règle 9 a) i), indiquer son intention en émettant au sifflet les signaux suivants :

- deux sons prolongés suivis d'un bref pour dire :

« Je compte vous rattraper sur tribord » ;

— deux sons prolongée suivie de deux sons brefs pour dire : « Je compte vous rattraper sur bâbord » ;

ii) le navire qui est sur le point d'être rattrapé doit, en manœuvrant conformément aux dispositions de la règle 9 e) i), indiquer son accord en émettant au sifflet le signal suivant :

— un son prolongé, un son bref, un son prolongé et un son bref, émis dans cet ordre.

d) Lorsque deux navires en vue l'un de l'autre s'approchent l'un de l'autre et que, pour une raison quelconque, l'un d'eux ne comprend pas les intentions ou les manœuvres de l'autre, ou se demande si l'autre navire prend les mesures suffisantes pour éviter l'abordage, le navire qui a des doutes les exprime immédiatement en émettant au sifflet une série rapide d'au moins cinq sons brefs. Ce signal peut être complété par un signal lumineux d'au moins cinq éclats brefs et rapides.

e) Un navire s'approchant d'un coude ou d'une partie d'un chenal ou d'une voie d'accès où d'autres navires peuvent être cachés par un obstacle doit faire entendre un son prolongé. Tout navire venant dans sa direction qui entend le signal de l'autre côté du coude ou derrière l'obstacle doit répondre à ce signal en faisant entendre un son prolongé.

f) Lorsque des sifflets sont installés à bord d'un navire à une distance de plus de 100 mètres les uns des autres, on ne doit utiliser qu'un seul sifflet pour émettre des signaux de manœuvre et des signaux avertisseurs.

REGLE 35

Signaux sonores par visibilité réduite

Tant de jour que de nuit, à l'intérieur ou à proximité d'une zone où la visibilité est réduite, les signaux prescrits par la présente règle doivent être utilisés comme suit :

a) Un navire à propulsion mécanique ayant de l'erre doit faire entendre un son prolongé à des intervalles ne dépassant pas deux minutes.

b) Un navire faisant route, mais stoppé et n'ayant pas d'erre, doit faire entendre, à des intervalles ne dépassant pas deux minutes, deux sons prolongés séparés par un intervalle de deux secondes environ.

c) Un navire qui n'est pas maître de sa manœuvre, un navire à capacité de manœuvre restreinte, un navire handicapé par son tirant d'eau, un navire à voile, un navire en train de pêcher, et un navire qui en remorque ou en pousse un autre doivent émettre, au lieu des signaux prescrits aux paragraphes a) ou b) de la présente règle, trois sons consécutifs, à savoir un son prolongé suivi de deux sons brefs, à des intervalles ne dépassant pas deux minutes.

d) Un navire remorqué ou, s'il en est remorqué plus d'un, le dernier navire du convoi doit, s'il a un équipage à bord, faire entendre, à des intervalles ne dépassant pas deux minutes, quatre sons consécutifs, à savoir un son prolongé suivi de trois sons brefs. Lorsque cela est possible, ce signal doit être émis immédiatement après le signal du navire remorqueur.

e) Un navire en train de pousser et un navire poussé en avant reliés par un raccordement rigide de manière à former une unité composite doivent être considérés comme un navire à propulsion mécanique et doivent faire entendre les signaux prescrits aux paragraphes a) ou b) de la présente règle.

f) Un navire au mouillage doit sonner la cloche rapidement pendant cinq secondes environ, à des intervalles ne dépassant pas une minute. A bord d'un navire de longueur égale ou supérieure à 100 mètres, on doit sonner la cloche sur la partie avant du navire et, immédiatement après, sonner rapidement le gong pendant cinq secondes environ sur la partie arrière. Un navire au mouillage peut en outre 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'un abordage à un navire qui s'approche.

g) Un navire échoué doit sonner la cloche et, en cas de besoin, faire entendre le long, ainsi qu'il est prescrit au paragraphe f) de la présente règle. De plus, il doit faire entendre trois coups de cloche séparés et distincts immédiatement avant et après avoir fait entendre la sonnerie rapide de la cloche. De plus, un navire échoué peut émettre au sifflet un signal approprié.

h) Un navire de longueur inférieure à 12 mètres n'est pas tenu de faire entendre les signaux mentionnés ci-dessus, mais lorsqu'il ne le fait pas, il doit faire entendre un autre signal sonore efficace à des intervalles ne dépassant pas deux minutes.

i) Un bateau-pilote en service de pilotage peut, outre les signaux prescrits aux paragraphes a), b) ou f) de la présente règle, faire entendre un signal d'identification consistant en quatre sons brefs.

REGLE 36

Signaux destinés à appeler l'attention

Tout navire peut, s'il juge nécessaire d'appeler l'attention d'un autre navire, émettre des signaux lumineux ou sonores ne pouvant être confondus avec tout autre signal autorisé par l'une quelconque des présentes règles, ou bien

orienter le faisceau de son projecteur en direction du danger qui menace un navire de façon telle que ce faisceau ne puisse gêner d'autres navires.

REGLE 37

Signaux de détresse

Un navire qui est en détresse et demande assistance doit utiliser ou montrer les signaux prescrits à l'Annexe IV du présent Règlement.

PARTIE E — EXEMPTIONS

REGLE 38

Exemptions

Tout navire (ou catégorie de navires) qui satisfait aux prescriptions des Règles internationales de 1960 pour prévenir les abordages en mer et dont la quille est posée, ou qui se trouve à un stade de construction équivalent, avant l'entrée en vigueur du présent Règlement, peut bénéficier des exemptions suivantes qui s'appliquent audit Règlement :

a) Installation des feux dont la portée lumineuse est prescrite par la règle 22 : quatre ans à compter de la date d'entrée en vigueur du présent Règlement.

b) Installation des feux dont les couleurs sont prescrites à la section 7 de l'Annexe I du présent Règlement : quatre ans à compter de la date d'entrée en vigueur du présent Règlement.

c) Changement de l'emplacement des feux résultant du passage des mesures britanniques au système métrique et de l'arrondissement des chiffres des mesures : exemption permanente.

d) i) Changement de l'emplacement des feux de tête de mât à bord des navires de longueur inférieure à 150 mètres, résultant des prescriptions de la section 3 a) de l'Annexe I : exemption permanente.

ii) Changement de l'emplacement des feux de tête de mât à bord des navires de longueur égale ou supérieure à 150 mètres, résultant des prescriptions de la section 3 a) de l'Annexe I du présent Règlement : neuf ans à compter de la date d'entrée en vigueur du présent Règlement.

e) Changement de l'emplacement des feux de tête de mât résultant des prescriptions de la section 2 b) de l'Annexe I : neuf ans à compter de la date d'entrée en vigueur du présent Règlement.

f) Changement de l'emplacement des feux de côté résultant des prescriptions de la section 3 b) de l'Annexe I : neuf ans à compter de la date d'entrée en vigueur du présent Règlement.

g) Spécifications du matériel de signalisation sonore prescrites par l'Annexe III : neuf ans à compter de la date d'entrée en vigueur du présent Règlement.

ANNEXE I

EMPLACEMENT ET CARACTERISTIQUES TECHNIQUES DES FEUX ET MARQUES

1. Définition

L'expression « hauteur au-dessus du plat-bord » désigne la hauteur au-dessus du pont continu le plus élevé.

2. Emplacement et espacement des feux sur le plan vertical

a) A bord des navires à propulsion mécanique de longueur égale ou supérieure à 20 mètres, les feux de tête de mât doivent être disposés comme suit :

i) le feu de tête de mât avant ou, le cas échéant, le feu unique, doit se trouver à une hauteur de 6 mètres au moins au-dessus du plat-bord et, si la largeur du navire dépasse 6 mètres, à une hauteur au-dessus du plat-bord au moins égale à cette largeur, sans qu'il soit toutefois nécessaire que cette hauteur dépasse 12 mètres ;

ii) lorsqu'il existe deux feux de tête de mât, le feu arrière doit se trouver au moins 4,5 mètres plus haut que le feu avant.

b) La distance verticale entre les feux de tête de mât des navires à propulsion mécanique doit être telle que le feu arrière puisse toujours être vu distinctement au-dessus du feu avant, à une distance de 1.000 mètres de l'avant du navire au niveau de la mer, dans toutes les conditions normales d'assiette.

c) Le feu de tête de mât d'un navire à propulsion mécanique de longueur égale ou supérieure à 12 mètres, mais inférieure à 20 mètres, doit se trouver à une hauteur de 2,5 mètres au moins au-dessus du plat-bord.

d) Un navire à propulsion mécanique de longueur inférieure à 12 mètres peut avoir son feu le plus élevé à une hauteur inférieure à 2,5 mètres au-dessus du plat-bord. Toutefois, lorsqu'il porte un feu de tête de mât en plus des feux de côté et du feu de poupe, ce feu de tête de mât doit se trouver à 1 mètre au moins au-dessus des feux de côté.

e) L'un des deux ou trois feux de tête de mât prescrits pour un navire à propulsion mécanique qui remorque ou pousse un autre navire doit se trouver au même emplacement que le feu de tête de mât avant d'un navire à propulsion mécanique.

f) En toutes circonstances, le feu ou les feux de tête de mât doivent être placés au-dessus et à bonne distance des autres feux et obstructions.

g) Les feux de côté d'un navire à propulsion mécanique doivent se trouver à une hauteur au-dessus du plat-bord ne dépassant pas les trois quarts de la hauteur du feu de tête de mât avant. Ils ne doivent pas être placés trop bas pour ne pas se confondre avec les lumières de pont.

h) Lorsqu'ils sont réunis en un fanal combiné et portés par un navire à propulsion mécanique de longueur inférieure à 20 mètres, les feux de côté doivent se trouver à 1 mètre au moins au-dessus du feu de tête de mât.

i) Lorsque les règles prescrivent deux ou trois feux superposés, ceux-ci doivent être espacés de la manière suivante :

i) à bord d'un navire de longueur égale ou supérieure à 20 mètres, ces feux doivent être espacés de 2 mètres au moins ; le feu inférieur ne doit pas être à une hauteur de moins de 4 mètres au-dessus du plat-bord, sauf si le navire est tenu de porter un feu de remorquage ;

ii) à bord d'un navire de longueur inférieure à 20 mètres, les feux doivent être espacés de 1 mètre au moins ; le feu inférieur ne doit pas être à une hauteur

de moins de 2 mètres au-dessus du plat-bord, sauf si le navire est tenu de porter un feu de remorquage ;

iii) lorsque trois feux sont portés, ils doivent être placés à intervalles réguliers.

j) Le feu le plus bas des deux feux visibles sur tout l'horizon prescrits pour les navires de pêche en train de pêcher doit se trouver à une hauteur au-dessus des feux de côté au moins égale à deux fois la distance qui sépare les deux feux verticaux.

k) Lorsque le navire porte deux feux de mouillage, le feu de mouillage avant doit se trouver 4,5 mètres au moins plus haut que le feu arrière. A bord d'un navire de longueur égale ou supérieure à 50 mètres, le feu de mouillage avant ne doit pas se trouver à moins de 8 mètres au-dessus du plat-bord.

3. Emplacement et espacement des feux sur le plan horizontal

a) Lorsque deux feux de tête de mât sont prescrits pour un navire à propulsion mécanique, la distance horizontale qui les sépare doit être au moins égale à la moitié de la longueur du navire sans toutefois qu'il soit nécessaire que cette distance dépasse 100 mètres. Le feu avant ne doit pas être situé, par rapport à l'avant du navire, à une distance supérieure au quart de la longueur du navire.

b) A bord d'un navire de longueur égale ou supérieure à 20 mètres, les feux de côté ne doivent pas se trouver sur l'avant des feux de tête de mât avant. Ils doivent se trouver sur le côté du navire ou à proximité de celui-ci.

4. Détails concernant l'emplacement des feux de direction pour les navires de pêche, les dragues et les navires effectuant des travaux sous-marins

a) Le feu de direction de l'engin déployé d'un navire en train de pêcher, prescrit par la règle 26 c) ii), doit être situé à une distance horizontale de 2 mètres au moins et de 6 mètres au plus des deux feux rouge et blanc visibles sur tout l'horizon. Ce feu doit être placé à une hauteur qui ne soit ni supérieure à celle du feu blanc visible sur tout l'horizon prescrit par la règle 26 c) i), ni inférieure à celle des feux de côté.

b) La distance horizontale entre les feux et marques indiquant à bord d'un navire en train de draguer ou d'effectuer des travaux sous-marins le côté obstrué et/ou le côté sur lequel on peut passer sans danger, tels que prescrits à la règle 27 d) i) et ii) et les feux et les marques prescrits à la règle 27 b) i) et ii), doit être aussi grande que possible et, en tout cas, d'au moins 2 mètres. Le plus élevé de ces feux ou marques ne doit en aucun cas être placé plus haut que le feu inférieur ou la marque inférieure faisant partie de la série des trois feux ou marques prescrits par la règle 27 b) i) et ii).

5. Ecrans des feux de côté

Les feux de côté doivent être munis du côté du navire d'écrans peints en noir avec une peinture mate et être conformes aux prescriptions de la section 9 de la présente Annexe. Dans le cas d'un fanal combiné qui utilise un filament vertical unique et une cloison très étroite entre le secteur vert et le secteur rouge, il n'est pas nécessaire de prévoir d'écrans extérieurs.

6. Marques

a) Les marques doivent être noires et avoir les dimensions suivantes :

i) une boule doit avoir au moins 0,6 mètre de diamètre ;

ii) un cône doit avoir un diamètre de base de 0,6 mètre au moins et une hauteur égale à son diamètre ;

iii) une marque cylindrique doit avoir un diamètre de 0,6 mètre au moins et une hauteur double de son diamètre ;

iv) un bicône se compose de deux cônes définis à l'alinéa ii) ci-dessus ayant une base commune.

b) La distance verticale entre les marques doit être d'au moins 1,5 mètre.

c) A bord d'un navire de longueur inférieure à 20 mètres, les marques peuvent avoir des dimensions inférieures, mais en rapport avec les dimensions du navire et la distance qui les sépare peut être réduite en conséquence.

7. Couleur des feux

La chromaticité de tous les feux de navigation doit être conforme aux normes suivantes, qui se situent dans les limites indiquées par le diagramme de chromaticité de la Commission internationale de l'éclairage (CIE).

Les limites de la zone des différentes couleurs sont données par les coordonnées des sommets des angles, qui sont les suivantes :

i) Blanc

x	0,525	0,525	0,452	0,310	0,310	0,443
y	0,382	0,440	0,440	0,348	0,283	0,382

ii) Vert

x	0,028	0,009	0,300	0,203
y	0,385	0,723	0,511	0,356

iii) Rouge

x	0,680	0,660	0,735	0,721
y	0,320	0,320	0,265	0,259

iv) Jaune

x	0,612	0,618	0,575	0,575
y	0,382	0,382	0,425	0,406

8. Intensité des feux

a) L'intensité minimale des feux doit être calculée à l'aide de la formule :

$$I = 3,43 \times 10^6 \times T \times D^2 \times K$$

où I = Intensité lumineuse en candelas dans les conditions de service

-7

T = Seuil d'éclairement 2×10^{-7} lux

D = Distance de visibilité (portée lumineuse) du feu en milles marins

K = Coefficient de transmission atmosphérique. Pour les feux prescrits, K est égal à 0,8 ce qui correspond à une visibilité météorologique d'environ 13 milles marins.

b) Le tableau suivant présente quelques valeurs obtenues à l'aide de cette formule :

Distance de visibilité (portée lumineuse) du feu exprimée en mille D	Intensité lumineuse du feu exprimée en candelas pour $K = 0,8$ I
1	0,9
2	4,3
3	12
4	27
5	52
6	94

Note : L'intensité lumineuse maximale des feux de navigation devrait être limitée de manière à éviter des reflets gênants.

9. Secteurs horizontaux de visibilité

a) i) Les feux de côté doivent, une fois installés à bord, avoir vers l'avant les intensités minimales requises. Les intensités doivent diminuer jusqu'à devenir pratiquement nulles entre 1 et 3 degrés en dehors des secteurs prescrits.

ii) Pour les feux de poupe et les feux de tête de mât ainsi que pour les feux de côté à la limite du secteur de visibilité située à 22,5 degrés sur l'arrière du travers, les intensités minimales requises doivent être maintenues sur l'arc d'horizon des secteurs prescrits par la règle 21, jusqu'à 5 degrés à l'intérieur de ces secteurs. A partir de 5 degrés à l'intérieur des secteurs prescrits, l'intensité peut diminuer à concurrence de 50 pour cent jusqu'aux limites de secteurs prescrits ; puis elle doit diminuer constamment jusqu'à devenir pratiquement nulle à 5 degrés au plus en dehors des secteurs prescrits.

b) A l'exception des feux de mouillage qu'il n'est pas nécessaire de placer trop haut au-dessus du plat-bord, les feux visibles sur tout l'horizon doivent être placés de manière à ne pas être cachés par des mâts, des mâts de hune ou toutes autres structures sur des secteurs angulaires supérieurs à 6 degrés.

10. Secteurs verticaux de visibilité

a) Les secteurs verticaux de visibilité des feux électriques, à l'exception des feux installés à bord des navires à voile, doivent être de nature à maintenir :

i) au moins l'intensité minimale requise de 5 degrés au-dessus du plan horizontal à 5 degrés au-dessous de ce plan ;

ii) au moins 60 pour cent de l'intensité minimale requise de 7,5 degrés au-dessus du plan horizontal à 7,5 degrés au-dessous de ce plan.

b) Dans le cas des navires à voile, les secteurs verticaux de visibilité des feux électriques doivent être de nature à maintenir :

i) au moins l'intensité minimale requise de 5 degrés au-dessous de ce plan ;

ii) au moins 50 pour cent de l'intensité minimale requise de 25 degrés au-dessus du plan horizontal à 25 degrés au-dessous de ce plan.

c) Pour les feux autres qu'électriques, ces spécifications doivent être observées d'aussi près que possible.

11. Intensité des feux non électriques

Les feux non électriques doivent avoir autant que possible les intensités minimales spécifiées au tableau de la section 8 de la présente Annexe.

12. Feux de manœuvre

Nonobstant les dispositions de la section 2 f) de la présente Annexe, le feu de manœuvre décrit à la règle 34 b) doit être situé dans le même plan axial que le feu ou les feux de tête de mât et, lorsque cela est possible, à une distance verticale de 2 mètres au moins au-dessus du feu de tête de mât avant, à condition d'être porté à une distance verticale d'au moins 2 mètres au-dessus ou au-dessous du feu de tête de mât arrière. S'il n'y a qu'un seul feu de tête de mât, le feu de manœuvre, s'il existe, doit être installé à l'endroit le plus visible, à une distance verticale d'au moins deux mètres du feu de tête de mât.

13. Agrément

La construction des fanaux et des marques et l'installation des fanaux à bord doivent être jugées satisfaisantes par l'autorité compétente de l'Etat où est immatriculé le navire.

ANNEXE II

SIGNAUX SUPPLEMENTAIRES DES NAVIRES DE PECHE PECHANT A PROXIMITE LES UNS DES AUTRES

1. Généralités

Les feux mentionnés dans la présente Annexe doivent, s'ils sont montrés en application des dispositions de la règle 26 d), être placés à l'endroit le plus visible, à 0,9 mètre au moins les uns des autres et plus bas que les feux prescrits par la règle 26 b) i) et c) i). Ils doivent être visibles sur tout l'horizon à une distance d'un mille au moins, mais cette distance doit être inférieure à la portée des feux prescrits par les présentes règles pour les navires de pêche.

2. Signaux pour chalutiers

a) Les navires en train de chaluter au moyen d'un chalut ou de tout autre appareil immergé peuvent montrer :

i) lorsqu'ils jettent leurs filets : deux feux blancs superposés ;

ii) lorsqu'ils halent leurs filets : un feu blanc placé à la verticale au-dessus d'un feu rouge ;

iii) lorsque leurs filets sont retenus par un obstacle : deux feux rouges superposés.

b) Les navires en train de chaluter à deux peuvent montrer :

i) de nuit, un projecteur dirigé vers l'avant et en direction de l'autre navire faisant partie de l'équipe de chalutage à deux ;

ii) lorsqu'ils jettent ou halent leurs filets ou lorsque leurs filets demeurent retenus par un obstacle, les feux prescrits par la section 2 a) ci-dessus.

3. Signaux pour navires pêchant à la grande seine

Les navires en train de pêcher à la grande seine peuvent montrer deux feux jaunes superposés. Ceux-ci doivent s'allumer alternativement toutes les secondes,

avec des durées de lumière et d'obscurité égales. Ils ne peuvent être montrés que lorsque le navire est géré par ses appareils de pêche.

ANNEXE III

CARACTERISTIQUES TECHNIQUES DU MATERIEL DE SIGNALISATION SONORE

1. Sifflets

a) Fréquence et portée sonore

La fréquence fondamentale du signal doit être comprise entre 70 et 700 Hz.

La portée sonore du signal d'un sifflet est déterminée par les fréquences, qui peuvent comprendre la fréquence fondamentale, une ou plusieurs fréquences plus élevées, situées entre 180 et 700 Hz (+ 1 pour cent) et fournissant les niveaux de pression acoustique spécifiés à la section 1 c) ci-dessous.

b) Limites des fréquences fondamentales

Afin de garantir une grande variété dans les caractéristiques des sifflets, la fréquence fondamentale d'un sifflet doit être comprise entre les limites suivantes :

i) entre 70 et 200 Hz à bord d'un navire de longueur égale ou supérieure à 200 mètres ;

ii) entre 130 et 350 Hz à bord d'un navire de longueur égale ou supérieure à 75 mètres, mais inférieure à 200 mètres ;

iii) entre 250 et 700 Hz à bord d'un navire de longueur inférieure à 75 mètres.

c) Intensité du signal et portée sonore

Un sifflet installé à bord d'un navire doit assurer dans la direction de son intensité maximale, à une distance de 1 mètre et dans au moins une bande d'un tiers d'octave située dans la gamme des fréquences 180 à

700 Hz (+ 1 pour cent), un niveau de pression acoustique au moins égal à la valeur appropriée du tableau ci-après.

Longueur du navire en mètres	Niveau de pression acoustique à un mètre en décibels, référence de 2×10^{-5} N/m ² (bandes d'un tiers d'octave)	Portée sonore en milles marins
200 et plus	143	2
75 et plus mais moins de 200	138	1,5
20 et plus mais moins de 75	130	1
moins de 20	120	0,5

La portée sonore a été indiquée dans ce tableau à titre d'information. Elle correspond approximativement à la distance à laquelle un sifflet peut être entendu sur son axe avant avec une probabilité de 90 pour cent en air calme, à bord d'un navire où le niveau du bruit de fond aux postes d'écoute est moyen (soit 68 dB dans la

bande d'octave centrée sur la fréquence 250 Hz et à 63 dB dans la bande d'octave centrée sur 500 Hz).

Dans la pratique, la distance à laquelle un sifflet peut être entendu est très variable et dépend beaucoup des conditions météorologiques. Les valeurs indiquées peuvent être considérées comme caractéristiques, mais en cas de vent violent ou lorsque le niveau du bruit aux postes d'écoute est élevé, la portée sonore peut être très réduite.

d) Caractéristiques directionnelles

Dans toutes directions du plan horizontal compri-

+
ses dans un secteur de - 45 degrés par rapport à l'axe, le niveau de pression acoustique d'un sifflet directionnel ne doit pas être inférieur de plus de 4 dB au niveau de pression acoustique sur l'axe. Dans toute autre direction du plan horizontal, le niveau de pression acoustique ne doit pas être inférieur de plus de 10 dB au niveau de la pression acoustique sur l'axe, de manière que la portée dans toute direction soit égale à la moitié au moins de la portée sur l'axe. Le niveau de pression acoustique doit être mesuré dans la bande d'un tiers d'octave qui produit la portée sonore.

e) Emplacement des sifflets

Lorsqu'un sifflet directionnel est utilisé comme sifflet unique à bord d'un navire, il doit être installé de manière à produire son intensité maximale vers l'avant du navire.

Les sifflets doivent être placés aussi haut que possible à bord du navire pour réduire l'interception, par des obstacles, des sons émis et pour réduire le plus possible les risques de troubles de l'ouïe chez les membres de l'équipage. Le niveau de pression acoustique du propre signal du navire ne doit pas dépasser 110 dB (A) aux postes d'écoute et ne devrait pas, autant que possible, dépasser 100 dB (A).

f) Installation de plusieurs sifflets

Si des sifflets sont installés à plus de 100 mètres les uns des autres, ils doivent être montés de manière à ne pas être actionnés simultanément.

g) Ensemble de sifflets

Si, en raison de la présence d'obstacles, le champ acoustique d'un seul sifflet ou de l'un des sifflets mentionnés au paragraphe f) ci-dessus risque de présenter une zone où le niveau acoustique du signal est sensiblement réduit, il est recommandé d'utiliser un ensemble de sifflets installés de manière à éviter cette réduction du niveau acoustique. Aux fins des règles, un ensemble de sifflets est considéré comme un sifflet unique. Les sifflets d'un tel ensemble ne doivent pas être situés à plus de 100 mètres les uns des autres et doivent être montés de manière à pouvoir être actionnés simultanément. Leurs fréquences doivent différer les unes des autres d'au moins 10 Hz.

2. Cloche ou gong

Une cloche, un gong ou tout autre dispositif ayant des caractéristiques acoustiques semblables doivent assurer un niveau de pression acoustique d'au moins 110 dB à un mètre.

b) *Construction*

Les cloches et les gongs doivent être construits en un matériau résistant à la corrosion et conçus de manière à émettre un son clair. Le diamètre de l'ouverture de la cloche ne doit pas être inférieur à 300 millimètres sur les navires de longueur supérieure à 20 mètres et à 200 millimètres sur les navires de longueur comprise entre 12 mètres et 20 mètres. Lorsque cela est possible, il est recommandé d'installer un battant de cloche à commande mécanique de manière à garantir une force d'impact constante, mais il doit être possible de l'actionner à la main. La masse du battant ne doit pas être inférieure à 3 pour cent de celle de la cloche.

3. *Agrément*

La construction et le fonctionnement du matériel de signalisation sonore ainsi que son installation à bord du navire doivent être jugées satisfaisantes par l'autorité compétente de l'Etat où est immatriculé le navire.

ANNEXE IV

SIGNAUX DE DETRESSE

1. Les signaux suivants, utilisés ou montés ensemble ou séparément, traduisent la détresse et le besoin de secours :

a) coup de canon ou autres signaux explosifs tirés à des intervalles d'une minute environ ;

b) 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) signal émis par radiotélégraphie ou par tout autre système de signalisation, se composant du groupe (S.O.S.) du code Morse ;

e) signal radiotéléphonique consistant dans le mot « Mayday » ;

f) signal de détresse N.C. du Code international de signaux ;

g) signal consistant en un pavillon carré ayant, au-dessus ou en dessous, une boule ou objet analogue ;

h) flammes sur le navire (telles qu'on peut en produire en brûlant un baril de goudron, un baril d'huile, etc.) ;

i) fusée à parachute ou feu à main produisant une lumière rouge ;

j) signal fumigène produisant une fumée de couleur orange ;

k) mouvements lents et répétés de haut en bas des bras étendus de chaque côté ;

l) signal d'alarme radiotélégraphique ;

m) signal d'alarme radiotéléphonique ;

n) signaux transmis par les radiobalises de localisation des sinistres.

2. Est interdit l'usage de l'un quelconque des signaux ci-dessus, sauf dans le but d'indiquer un cas de détresse ou un besoin de secours, ainsi que l'usage d'autres signaux susceptibles d'être confondus avec l'un des signaux ci-dessus.

3. Il convient de prêter attention aux chapitres pertinents du Code international de signaux, au Manuel de recherche et de sauvetage à l'usage des navires de commerce et aux signaux suivants :

a) morceau de toile de couleur orange avec soit un carré et un cercle de couleur noire soit avec un autre symbole approprié (pour repérage aérien) ;

b) colorant.

DECRET n° 89-170 du 7 novembre 1989 ordonnant la publication de la Convention Internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer, adoptée à Londres le 1er novembre 1974 et le Protocole de 1978 y relatif, adopté à Londres le 17 février 1978 par l'Organisation Maritime Internationale.

LE PRESIDENT DE LA REPUBLIQUE,

Sur le rapport du ministre des affaires étrangères et de la coopération ;

Vu la constitution spécialement en ses articles 15 et 43 ;

Vu la loi n° 89-05 du 2 mai 1989 autorisant la ratification de la convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer, adoptée à Londres le 1er novembre 1974 et le protocole de 1978 y relatif, adopté à Londres le 17 février 1978 par l'organisation maritime internationale,

D E C R E T E :

Article premier — La convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer, adoptée à Londres le 1er novembre 1974 et le protocole de 1978 y relatif, adopté à Londres le 17 février 1978 par l'organisation maritime internationale et dont les instruments de ratification ont été déposés le 19 juillet 1989 seront publiés au *Journal officiel* de la République togolaise.

Art. 2 — Le ministre des affaires étrangères et de la coopération est chargé de l'exécution du présent décret qui sera publié au *Journal officiel* de la République togolaise.

Lomé, le 7 novembre 1989

Général Gnassingbé EYADEMA

Pour le texte de la convention voir le ministère des affaires étrangères et de la coopération.

DECRET n° 89-171 du 7 novembre 1989 ordonnant la publication de la Convention Internationale de 1978 sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille, adoptée à Londres le 7 juillet 1978 par l'Organisation Maritime Internationale.

LE PRESIDENT DE LA REPUBLIQUE,

Sur le rapport du ministre des affaires étrangères et de la coopération ;

Vu la constitution spécialement en ses articles 15 et 43 ;

Vu la loi n° 89-04 du 2 mai 1989 autorisant la ratification de la convention internationale de 1978 sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille, adoptée à Londres le 7 juillet 1978 par l'organisation maritime internationale,

D E C R E T E :

Article premier — La convention internationale de 1978 sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille, adoptée à Londres le 7 juillet 1978 par l'organisation maritime internationale et dont les instruments de ratification ont été déposés le 19 juillet 1989 sera publiée au *Journal officiel* de la République togolaise.

Art. 2 — Le ministre des affaires étrangères et de la coopération est chargé de l'exécution du présent décret qui sera publié au *Journal officiel* de la République togolaise.

Lomé, le 7 novembre 1989

Général Gnassingbé EYADEMA

**CONVENTION INTERNATIONALE DE 1978
SUR LES NORMES DE FORMATION DES GENS
DE MER, DE DELIVRANCE DES BREVETS
ET DE VEILLE**

LES PARTIES A LA PRESENTE CONVENTION,

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

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

SONT CONVENUS de ce qui suit :

ARTICLE PREMIER

Obligations générales découlant de la Convention

- 1) Les Parties s'engagent à donner effet aux dispositions de la Convention et de son Annexe, qui fait partie intégrante de la Convention. Toute référence à la Convention constitue en même temps une référence à l'Annexe.
- 2) Les Parties s'engagent à promulguer toutes lois et tous décrets, ordres et règlements et à prendre toutes autres mesures nécessaires pour donner à la Convention son plein et entier effet, afin de garantir que, du point de vue de la sauvegarde de la vie humaine et des biens en mer ainsi que de la protection du milieu marin, les gens de mer à bord des navires ont les qualifications et l'aptitude correspondant à leurs fonctions.

ARTICLE II

Définitions

Aux fins de la Convention, sauf disposition expresse contraire :

- a) le terme « Patrie » désigne un Etat à l'égard duquel la Convention est entrée en vigueur ;
- b) le terme « Administration » désigne le Gouvernement de la Partie dont le navire est autorisé à battre le pavillon ;
- c) le terme « brevet » désigne un document valide, quelle que soit son appellation, délivré par l'Adminis-

tration ou avec l'autorisation de cette dernière, ou reconnu par l'Administration, et habilitant le titulaire à remplir les fonctions énoncées dans ledit document ou autorisées par les règlements nationaux ;

d) le terme « breveté » signifie ayant obtenu un brevet dans les conditions requises ;

e) le terme « Organisation » désigne l'Organisation intergouvernementale consulative de la navigation maritime (OMCI) ;

f) l'expression « Secrétaire général » désigne le Secrétaire général de l'Organisation ;

g) l'expression « navire de mer » désigne un navire autre que les navires qui naviguent exclusivement dans les eaux intérieures ou dans des eaux situées à l'intérieur ou au proche voisinage d'eaux abritées ou de zones où s'appliquent les règlements portuaires ;

h) l'expression « navire de pêche » désigne un navire utilisé pour la capture du poisson, des baleines, des phoques, des morses ou autres ressources vivantes de la mer ;

i) l'expression « Règlements des radiocommunications » désigne les Règlements des radiocommunications annexés ou considérés comme annexés à la plus récente Convention internationale des télécommunications en vigueur à un moment donné.

ARTICLE III

Champ d'application

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

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

ARTICLE IV

Communication de renseignements

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

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

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

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

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

ARTICLE V

Autres traités et interprétation

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

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

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

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

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

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

ARTICLE VI

Brevets

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

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

ARTICLE VII

Dispositions transitoires

1) Un brevet d'aptitude ou une attestation de service portant sur une fonction pour laquelle la Convention exige un brevet, qui a été délivré avant l'entrée en vi-

gueur de la Convention à l'égard d'une Partie en conformité de la législation de cette Partie ou des Règlements des radiocommunications, est reconnu comme habilitant son titulaire à exercer ladite fonction après l'entrée en vigueur de la Convention à l'égard de ladite Partie.

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

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

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

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

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

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

ARTICLE VIII

Dispenses

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

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

3) Les Parties envoient au Secrétaire général, dès que possible après le 1er janvier de chaque année, un rapport donnant des renseignements sur le nombre total de dispenses délivrées pendant l'année à des navires de mer au titre de chacune des fonctions pour lesquelles un brevet est requis, ainsi que des renseignements sur le nombre de ces navires ayant une jauge brute supérieure et inférieure à 1600 tonnes.

ARTICLE IX

Equivalences

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

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

ARTICLE X

Contrôle

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

2) Dans le cas où il constate des carences au titre des dispositions du paragraphe 1) ou des procédures indiquées dans la règle I/4 intitulée « Procédures de contrôle », le fonctionnaire chargé du contrôle en informe immédiatement par écrit le capitaine du navire et le consul ou, en son absence, le représentant diplomatique le plus proche ou l'autorité maritime de l'Etat dont

le navire est autorisé à battre le pavillon afin que des mesures appropriées soient prises. Cette notification fait état de façon détaillée des carences qui ont été constatées et des raisons pour lesquelles la Partie considère que ces carences présentent un danger pour les personnes, les biens ou l'environnement.

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

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

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

ARTICLE XI

Promotion de la coopération technique

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

a) former du personnel administratif et technique ;

b) créer des établissements pour la formation des gens de mer ;

c) se procurer des équipements et des installations pour les établissements de formation ;

d) mettre au point des programmes de formation appropriés, comprenant une formation pratique à bord de navires de mer ; et

e) faciliter l'adoption d'autres mesures et dispositions susceptibles d'améliorer les qualifications des gens de mer ; de préférence à l'échelon national, sous-régional ou régional, de façon à favoriser la réalisation des objectifs de la Convention, compte tenu des besoins particuliers des pays en développement à cet égard.

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

ARTICLE XII

Amendements

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

a) amendements après examen par l'Organisation :

i) tout amendement proposé par une Partie est soumis au Secrétaire général et diffusé par celui-ci à

tous les Membres de l'Organisation, à toutes les Parties et au Directeur général du Bureau international du travail six mois avant son examen ;

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

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

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

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

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

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

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

2. à l'expiration de toute autre période, qui ne pourra toutefois être inférieure à un an, s'il en est décidé ainsi au moment de son adoption par une majorité des deux tiers des Parties présentes et votantes au sein du Comité de la sécurité maritime élargi ; toutefois, l'amendement est réputé ne pas avoir été accepté si, pendant la période ainsi spécifiée, plus d'un tiers des Parties ou des Parties dont les flottes marchandes représentent au total 50 p. 100 au moins du tonnage brut de la flotte mondiale des navires de commerce d'une jauge brute égale ou supérieure à 100 tonneaux, notifient au Secrétaire général qu'elles élèvent une objection contre cet amendement ;

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

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

b) amendement par une conférence :

i) à la demande d'une Partie appuyée par un tiers au moins des Parties, l'Organisation convoque en asso-

ciation ou en consultation avec le Directeur général du Bureau international du travail, une conférence des Parties pour examiner les amendements à la Convention ;

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

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

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

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

ARTICLE XIII

Signature, ratification, acceptation, approbation et adhésion

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

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

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

c) adhésion.

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

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

ARTICLE XIV

Entrée en vigueur

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

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

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

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

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

ARTICLE XV

Dénonciation

1) La Convention peut être dénoncée par l'une quelconque des Parties à tout moment après l'expiration d'une période de cinq ans à compter de la date à laquelle la Convention est entrée en vigueur pour cette Partie.

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

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

ARTICLE XVI

Dépôt et enregistrement

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

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

ARTICLE XVII

Langues

La Convention est établie en un seul exemplaire en langues anglaise, chinoise, espagnole, française et russe, chaque texte faisant également foi. Il en est fait des traductions officielles en langues allemande et arabe qui sont déposées avec l'exemplaire original revêtu des signatures.

EN FOI DE QUOI, les soussignés, dûment autorisés à cet effet par leurs gouvernements respectifs, ont apposé leur signature à la Convention.

FAIT A LONDRES ce sept juillet mil neuf cent soixante-dix-huit.

ANNEXE

CHAPITRE I

DISPOSITIONS GENERALES

Règle I/1

Définitions

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

a) le terme « règles » désigne les règles figurant dans l'Annexe à la Convention ;

b) le terme « approuvé » signifie approuvé par l'Administration ;

c) le terme « capitaine » désigne la personne ayant le commandement d'un navire ;

d) le terme « officier » désigne un membre de l'équipage, autre que le capitaine, nommé à cette fonction d'après les lois ou règlements nationaux ou, à défaut, d'après les conventions collectives ou la coutume ;

e) l'expression « officier de pont » désigne un officier qualifié du service « pont » ;

f) le terme « second » désigne l'officier de pont dont le rang vient immédiatement après celui de capitaine et à qui incombe le commandement du navire en cas d'incapacité du capitaine ;

g) l'expression « officier mécanicien » désigne un officier qualifié du service « machine » ;

h) l'expression « chef mécanicien » désigne l'officier mécanicien principal, responsable de la propulsion mécanicien du navire ;

i) l'expression « second mécanicien » désigne l'officier mécanicien dont le rang vient immédiatement après celui de chef mécanicien et à qui incombe la responsabilité de la propulsion mécanique du navire en cas d'incapacité du chef mécanicien ;

j) l'expression « officier mécanicien adjoint » désigne une personne qui suit une formation pour devenir officier mécanicien et qui est nommée à cette fonction d'après les lois ou règlements nationaux ;

k) l'expression « officier radioélectricien » désigne une personne titulaire d'un brevet d'opérateur radiotélégraphiste de première ou de deuxième classe ou un brevet général d'opérateur des radiocommunications du service mobile maritime, délivré conformément aux dispositions des Règlements des radiocommunications, et qui exerce ses fonctions à la station radiotélégraphique d'un navire à bord duquel la présence d'une telle station est prescrite par les dispositions de la Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer ;

l) l'expression « opérateur radiotéléphoniste » désigne une personne titulaire d'un brevet approprié, délivré conformément aux dispositions des Règlements des radiocommunications ;

m) les termes « matelot » et « mécanicien » désignent un membre de l'équipage du navire autre que le capitaine ou les officiers ;

n) l'expression « voyages à proximité du littoral » désigne les voyages effectués au voisinage d'une Partie, tels qu'ils sont définis par cette Partie ;

o) l'expression « puissance propulsive » désigne la puissance, exprimée en kilowatts, qui figure sur le certificat d'immatriculation du navire ou tout autre document officiel ; *

p) l'expression « tâches relatives au service radio-électrique » désigne notamment, selon le cas, la veille, l'entretien ou les réparations techniques, conformément aux Règlements des radiocommunications, à la Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer et, à la discrétion de chaque Administration, aux recommandations pertinentes de l'OMCI ;

q) le terme « pétrolier » désigne un navire construit et utilisé pour le transport de pétrole et de produits pétroliers en vrac ;

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

r) l'expression « navire-citerne pour produits chimiques » désigne un navire construit et utilisé pour le transport en vrac de tout produit chimique liquide énuméré dans le « Recueil de règles relatives à la construction et à l'équipement des navires transportant des produits chimiques dangereux en vrac » de l'OMCI ;

s) l'expression « navire-citerne pour gaz liquéfiés » désigne un navire construit et utilisé pour le transport en vrac de tout gaz liquéfié énuméré dans le « Recueil de règles relatives à la construction et à l'équipement des navires transportant des gaz liquéfiés en vrac » de l'OMCI.

Règle I/2

Contenu des brevets et modèles de visa

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

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

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

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

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

Modèle de visa des brevets

VISA DES BREVETS

(Cachet officiel)

(Pays)

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

Le Gouvernement (nom) certifie)*

Je soussigné certifie)

que le présent brevet/brevet N°** est délivré à
..... (nom et prénoms de l'intéressé),

qui a été jugé dûment qualifié conformément aux dispositions de la règle de la Convention internationale de 1978 sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille, pour remplir les fonctions de*** avec les seules restrictions suivantes :

Indiquer ici

les restrictions
éventuelles ou
porter la mention
« néant »

Date de délivrance du présent visa :

Signé

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

Date de naissance du titulaire du brevet :

Signature du titulaire du brevet :

* Choisir la mention appropriée

** Biffer la mention inutile.

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

Règle I/3

Principes régissant les voyages à proximité du littoral

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

2. S'agissant des navires autorisés à battre le pavillon d'une Partie qui effectuent régulièrement des voyages à proximité du littoral d'une autre Partie, la Partie dont le navire est autorisé à battre le pavillon doit imposer, aux gens de mer servant à bord de ces navires, des prescriptions en matière de formation, d'expérience et de brevets au moins équivalentes à celles qui sont imposées par la Partie au large des côtes de laquelle le navire effectue les voyages, à condition qu'elles ne soient pas plus rigoureuses que les prescriptions de la Convention qui sont applicables aux navires n'effectuant pas de voyages à proximité du littoral. Un navire dont le voyage va au-delà de ce qui est défini comme un voyage à proximité du littoral par une Partie, et qui entre dans des eaux qui ne sont pas visées par cette définition, doit se conformer aux prescriptions de la Convention sans bénéficier des dérogations prévues par la présente règle.

3. Une Partie peut faire bénéficier un navire qui est autorisé à battre son pavillon des dispositions de la Convention relatives aux voyages à proximité du littoral.

ral lorsqu'il effectue régulièrement au large des côtes d'un Etat qui n'est pas Partie, des voyages à proximité du littoral tels qu'ils sont définis par la Partie.

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

Règle I/4

Procédures de contrôle

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

CHAPITRE II

CAPITAINE ET SERVICE « PONT »

Règle II/1

Principes fondamentaux à observer lors du quart à la passerelle

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

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

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

4. Dispositions relatives au quart

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

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

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

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

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

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

v) l'existence d'un pilote automatique ;

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

5. Aptitude au quart

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

6. Navigation

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

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

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

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

7. Equipement de navigation

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

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

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

8. Fonctions et responsabilités relatives à la navigation

a) L'officier chargé du quart doit :

i) faire son quart à la passerelle et ne quitter ce poste en aucun cas avant d'avoir été dûment relevé ;

ii) rester responsable de la sécurité de la navigation malgré la présence du capitaine sur la passerelle jusqu'à ce que ce dernier lui ait expressément fait savoir qu'il assume cette responsabilité et que cela est bien entendu de part et d'autres ;

iii) prévenir le capitaine s'il a des doutes quant aux mesures à prendre pour assurer la sécurité du navire

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

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

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

9. Veille visuelle

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

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

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

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

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

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

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

10. Navigation avec un pilote à bord

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

11. Protection du milieu marin

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

Règle II/2

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

Capitaine et second de navires d'une jauge brute égale ou supérieure à 1 600 tonneaux

1. Tout capitaine et tout second d'un navire de mer d'une jauge brute égale ou supérieure à 1 600 tonneaux doit être titulaire d'un brevet approprié.

2. Tout candidat à un brevet doit :

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

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

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

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

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

Capitaine et second de navires d'une jauge brute comprise entre 200 tonnes et 1 600 tonnes

3. Tout capitaine et tout second d'un navire de mer d'une jauge brute comprise entre 200 tonnes et 1 600 tonnes doit être titulaire d'un brevet approprié.

4. Tout candidat à un brevet doit :

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

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

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

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

Généralités

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

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

Appendice à la règle II/2

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

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

2. Navigation et détermination de la position

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

i) par des méthodes acceptables de plotting des routes océaniques ;

ii) dans des eaux où la navigation est réglementée ;

iii) dans les glaces ;

iv) par visibilité restreinte ;

v) dans des dispositifs de séparation du trafic ;

vi) dans des zones sujettes à des fortes marées.

b) Détermination de la position :

i) par des observations astronomiques, notamment à l'aide du soleil, des étoiles, de la lune et des planètes ;

ii) par des observations en vue de terre, y compris l'utilisation des relèvements d'amers et d'aides à la navigation tels que phares, balises et bouées, ainsi que des cartes, des avis aux navigateurs et autres publications appropriés en vue d'évaluer l'exactitude de la position déterminée ;

iii) par l'emploi de toutes les aides électroniques à la navigation moderne du navire, à la satisfaction de l'Administration et grâce en particulier à la connaissance de leurs principes de fonctionnement, de leurs limitations, des sources d'erreur, de la détection des présentations erronées de renseignements et des méthodes de correction en vue d'obtenir une détermination précise de la position.

3. Veille

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

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

4. Equipement radar

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

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

5. Compas magnétique et gyroscopique

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

6. Météorologie et océanographie

a) Aptitude à comprendre et à interpréter une carte synoptique et à établir des prévisions météorologiques régionales en tenant compte des conditions météorologiques locales ;

b) connaissance des caractéristiques des divers systèmes météorologiques, notamment des cyclones tropicaux et des moyens d'éviter les centres des tempêtes et les secteurs dangereux ;

c) connaissance des systèmes de courants maritimes ;

d) aptitude à utiliser toutes les publications pertinentes relatives aux marées et aux courants, y compris les publications en langue anglaise ;

e) aptitude à calculer les conditions de la marée.

7. Manœuvre et conduite du navire

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

a) manœuvre à l'approche des bateaux ou des postes de pilote, compte dûment tenu du temps, de la marée, de l'erre en avant et des distances d'arrêt ;

b) manœuvre d'un navire sur les fleuves, dans les estuaires, etc., compte tenu des effets du courant, du vent et de l'espace limité sur l'action de la barre ;

c) manœuvre en eaux peu profondes, compte tenu de la réduction de la hauteur d'eau sous la quille due à l'accroupissement (1), au roulis et au tangage ;

d) interaction entre navires qui se croisent et entre un navire et les rives proches (effet de canal) ;

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

e) accostage et appareillage dans toutes les conditions de vente et de marée, avec et sans remorqueur ;

f) choix du mouillage ; opération de mouillage sur une ou deux ancrs dans des espaces restreints ; facteurs entrant en ligne de compte pour déterminer la longueur de chaîne d'ancre à utiliser ;

g) dérapage sur l'ancre ; libération d'ancres engagées ;

h) mise en cale sèche à l'état intact et après avarie ;

i) conduite et manœuvre du navire par mauvais temps, y compris l'assistance à un navire ou à un aéronef en détresse, les opérations de remorquage, les moyens permettent d'empêcher un navire de tomber en travers et de réduire la dérive, ainsi que l'utilisation d'huile ;

j) précautions à prendre lors des manœuvres de mise à l'eau des embarcations ou radeaux de sauvetage par mauvais temps ;

k) méthode à suivre pour hisser à bord du navire les survivants se trouvant dans des embarcations ou des radeaux de sauvetage ;

l) aptitude à déterminer la manœuvre et les caractéristiques de la machine des principaux type de navires, s'agissant notamment de la distance d'arrêt et du cercle de giration à des vitesses diverses et avec des tirants d'eau différents ;

m) importance qu'il y a à naviguer à vitesse réduite pour éviter les avaries causées par les lames de proue et de poupe produites par le navire ;

n) mesures pratiques à prendre en cas de navigation dans les glaces ou en cas d'accumulation de glace à bord ;

o) utilisation des dispositifs de séparation du trafic et navigation à l'intérieur de ces dispositifs.

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

a) Compréhension des principes fondamentaux de la construction du navire et des théories et des mesures qui influent sur l'assiette et la stabilité ainsi que des mesures nécessaires pour conserver une assiette et une stabilité assurant une sécurité suffisante ;

b) connaissance des effets de l'envahissement d'un compartiment consécutif à une avarie sur l'assiette et la stabilité et mesures à prendre pour y remédier ;

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

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

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

9. Machines du navire

a) Principes de fonctionnement des machines marines ;

b) machines auxiliaires du navire ;

c) connaissance générale du vocabulaire technique de la machine.

10. Manutention et arrimage des cargaisons

a) Arrimage et assujettissement des cargaisons à bord des navires y compris les appareils de manutentions ;

b) opérations de chargement et de déchargement et plus particulièrement chargement et déchargement des charges lourdes ;

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

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

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

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

f) connaissance pratique des systèmes courants de tuyautages et de pompage de la cargaison ;

g) termes et définitions utilisés pour décrire les caractéristiques des cargaisons courants d'hydrocarbures, tels que bruts, distillats moyens, naphthes ;

h) règles concernant la pollution ; opérations de balastage, de nettoyage et de dégazage des citernes ;

i) méthodes de chargement sur résidus.

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

a) Organisation d'exercices d'incendie ;

b) types d'incendie et phénomènes chimiques intervenant dans les incendies ;

c) dispositifs de lutte contre l'incendie ;

d) participation à un cours approuvé de lutte contre l'incendie ;

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

12. Consignes en cas de situation critique

a) Précautions à prendre lors de l'échouage d'un navire ;

b) mesures à prendre avant et après l'échouement ;

c) méthodes de renflouement d'un navire échoué avec et sans secours ;

d) mesures à prendre après un abordage ;

e) colmatage provisoire des brèches ;

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

g) limitation des dommages et sauvetage du navire après un incendie ou une explosion ;

h) abandon du navire ;

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

j) sauvetage des personnes à bord d'un navire en détresse ou d'une épave ;

k) sauvetage d'un homme à la mer.

13. Secours médical

Connaissance approfondie de l'utilisation des publications suivantes :

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

b) Section médicale du Code international de signaux ;

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

14. Droit maritime

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

i) certificats et autres documents dont l'existence à bord des navires est exigée par les conventions internationales, conditions dans lesquelles ils peuvent être obtenus et période de leur validité légale ;

ii) responsabilités aux termes des dispositions pertinentes de la Convention internationale sur les lignes de charges ;

iii) responsabilités aux termes des dispositions pertinentes de la Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer ;

iv) responsabilité aux termes des conventions internationales pour la prévention de la pollution par les navires ;

v) déclarations maritimes de santé ; dispositions du règlement sanitaire international ;

vi) responsabilités aux termes de la convention sur le règlement international pour prévenir les abordages en mer ;

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

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

15. Direction du personnel et responsabilité en matière de formation

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

16. Communications

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

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

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

17. Sauvetage

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

18. Recherche et sauvetage

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

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

a) Navigation

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

b) Règlement international pour prévenir les abordages en mer

i) utilisation de modèles réduits montrant les signaux ou les feux appropriés ou d'un simulateur des feux de navigation;

ii) tableau de manœuvre ou simulateur radar.

c) Radar

i) simulateur radar;

ii) tableaux de manœuvre.

d) Lutte contre l'incendie

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

e) Communications

Essai pratique de communication visuelle et vocale.

f) Sauvetage

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

Règle II/3

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

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

a) Tout capitaine qui sert à bord d'un navire de mer d'une jauge brute inférieure à 200 tonneaux n'effectuant pas de voyages à proximité du littoral doit être titulaire d'un brevet reconnu par l'Administration pour l'exercice des fonctions de capitaine à bord des navires d'une jauge brute comprise entre 200 et 1 600 tonneaux.

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

2. Navires effectuant des voyages à proximité du littoral

a) Capitaine

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

ii) Tout candidat au brevet doit :

1) avoir 20 ans au moins ;

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

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

b) Officier chargé du quart à la passerelle

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

ii) Tout candidat au brevet doit ;

1) avoir 18 ans au moins ;

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

3) prouver à l'Administration :

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

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

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

3. Formation

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

4. Exemptions

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

Appendice à la règle II/3

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

1. a) Connaissance des questions suivantes :

i) navigation côtière et, dans la mesure requise, navigation astronomique ;

ii) Règlement international pour prévenir les abordages en mer ;

iii) Code maritime international des marchandises dangereuses (Code IMDG) ;

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

4. Veille

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

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

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

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

6. Radiogoniomètre et sondeurs à écho

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

7. Météorologie

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

8. Compas magnétique et gyroscopique

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

9. Pilotage automatique

Connaissance des systèmes et des procédures de pilotage automatique.

10. Radiotéléphonie et signalisation optique

- a) Aptitude à transmettre et à recevoir des messages par signalisation lumineuse morse ;
- b) aptitude à utiliser le Code international de signaux ;

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

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

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

12. Sauvetage

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

13. Consignes en cas de situation critique

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

14. Manœuvre et conduite du navire

Connaissance des questions suivantes :

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

15. Stabilité du navire

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

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

16. Anglais

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

17. *Construction du navire*

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

18. *Manutention et arrimage des cargaisons*

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

19. *Secours médical*

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

20. *Recherche et sauvetage*

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

21. *Prévention de la pollution du milieu marin*

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

Règle II/5

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

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

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

b) sa compétence professionnelle ;

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

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

iii) en remplissant l'une des conditions suivantes :

— avoir passé un test approuvé ; ou
— avoir suivi avec succès un ou plusieurs cours approuvés ; ou

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

2. L'Administration doit, en consultation avec les intéressés, assurer ou encourager la mise au point d'un ensemble de cours de recyclage et de mise à jour, facultatifs ou obligatoires, selon le cas, à l'intention des capi-

taines et des officiers de pont qui servent en mer, et notamment du personnel reprenant du service en mer. L'Administration doit faire en sorte que des dispositions soient prises pour permettre à tous les intéressés de suivre des cours adaptés à leur expérience et à leurs fonctions. Ces cours doivent être approuvés par l'Administration et porter notamment sur les changements intervenus dans la technologie maritime, ainsi que dans les règles et les recommandations internationales pertinentes relatives à la sauvegarde de la vie humaine en mer et à la protection du milieu marin.

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

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

Règle II/6

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

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

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

a) avoir 16 ans au moins ;

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

c) prouver à l'Administration :

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

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

* Il convient de se reporter à la Convention de l'OIT sur les certificats de capacité de matelot qualifié, 1946, ou à toute autre convention postérieure.

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

i) qu'il connaît les principes de base concernant la lutte contre l'incendie, les premiers soins, les techniques de survie des personnes, les risques pour la santé et la sécurité personnelle ;

ii) qu'il peut comprendre les ordres donnés par l'officier de quart et se faire comprendre par celui-ci à propos de questions qui intéressent ses fonctions ;

iii) qu'il peut gouverner et se conformer aux ordres de barre et qu'il connaît suffisamment le fonctionnement du compas magnétique et du compas gyroscopique pour s'acquitter de ses fonctions ;

iv) qu'il peut assurer une veille visuelle et auditive adéquate et indiquer le relèvement approximatif d'un signal sonore, d'un feu ou de tout autre objet, en degrés ou en quarts ;

v) qu'il est capable de passer du pilote automatique à la barre manuelle et inversement ;

vi) qu'il sait se servir des systèmes de communication intérieure et des dispositifs d'alarme appropriés ;

vii) qu'il connaît les signaux de détresse pyrotechniques ;

viii) qu'il connaît les tâches à accomplir en cas de situation critique ;

ix) qu'il connaît les termes et les définitions appropriés à ses fonctions qui sont utilisés à bord du navire.

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

4. Les Administrations doivent veiller à ce qu'un document officiel soit délivré à tout matelot qui, par son expérience et sa formation, possède les qualifications nécessaires pour faire partie d'une équipe de quart à la passerelle conformément aux prescriptions de la présente règle, ou que toutes mentions utiles soient dûment inscrites sur le document qu'il détient.

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

Règle II/7

Principes fondamentaux à observer lors de la veille au port

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

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

Règle II/8

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

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

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

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

CHAPITRE III

SERVICE « MACHINE »

Règl III/1

Principes fondamentaux à observer lors du quart dans la machine

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

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

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

4. Généralités

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

i) le type de navire ;
 ii) le type et l'état des machines ;
 iii) les modes spéciaux d'exploitation dictés par exemple par les conditions météorologiques, les glaces, les eaux contaminées, les eaux peu profondes, les situations critiques, la lutte contre les avaries ou la lutte contre la pollution ;

iv) les qualifications et l'expérience des membres de l'équipe de quart ;

v) la sécurité de la vie humaine, du navire, de la cargaison et du port et la protection de l'environnement ;

vi) l'observation des règles internationales, nationales et locales ;

vii) le maintien de l'exploitation courante du navire.

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

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

5. Exploitation

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

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

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

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

sans présence permanente de personnel, l'officier mécanicien de service chargé du quart doit immédiatement être disponible et pouvoir être affecté à la garde de ces locaux.

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

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

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

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

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

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

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

6. Prescriptions applicables au quart

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

i) connaître le fonctionnement des systèmes de communication intérieure appropriés ;

ii) connaître les issues de secours partant des locaux de machines ;

iii) connaître les systèmes d'alarme de la chambre des machines et pouvoir distinguer les différentes alarmes, et spécialement l'alarme du CO ;

2

iv) connaître les emplacements et l'utilisation du matériel de lutte contre l'incendie dans les locaux de machines.

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

i) la surveillance adéquate, en tout temps, des machines servant à exploiter le navire en toute sécurité ;

ii) l'état et la fiabilité de tout appareil de propulsion et appareil à gouverner télécommandés et de leurs commandes, l'emplacement des commandes et les consignes du passage à un mode de fonctionnement manuel en cas de panne ou en cas de situation critique ;

iii) l'emplacement et le fonctionnement des appareils et des dispositifs fixes permettant de détecter, d'éteindre et de circonscrire l'incendie ;

iv) l'utilisation et l'état de fonctionnement du matériel auxiliaire, de réserve et de secours nécessaire à la sécurité de la navigation et des opérations de mouillage ou d'accostage du navire ;

v) les opérations et méthodes qui sont nécessaires pour entretenir les installations de machines et en assurer le bon fonctionnement dans toutes les conditions d'exploitation du navire ;

vi) toutes les autres tâches que l'équipe de quart peut être amenée à accomplir par suite de circonstances d'exploitation particulières.

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

7. Aptitude au quart

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

8. Protection du milieu marin

Tous les officiers mécaniciens et les mécaniciens doivent être conscients de la gravité des conséquences que peut avoir une pollution opérationnelle ou accidentelle du milieu marin ; ils doivent prendre toutes les

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

Règle III/2

Prescriptions minimales obligatoires pour la délivrance des brevets de chef mécanicien et de second mécanicien de navires dont l'appareil de propulsion principal a une puissance égale ou supérieure à 3.000 kW

1. Tout chef mécanicien et tout second mécanicien d'un navire de mer dont l'appareil de propulsion principal a une puissance égale ou supérieure à 3.000 kW doit être titulaire d'un brevet approprié.

2. Tout candidat à un brevet doit :

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

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

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

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

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

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

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

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

Appendice à la règle III/2

Connaissances minimales requises pour la délivrance des brevets de chef mécanicien et de second mécanicien de navires dont l'appareil de propulsion principal a une puissance égale ou supérieure à 3.000 kW

1. Le programme ci-après a été établi pour l'examen des candidats désireux d'obtenir un brevet de chef mécanicien ou de second mécanicien de navires dont l'appareil de propulsion principal a une puissance égale ou supérieure à 3.000 kW. Etant donné que le second mécanicien doit être prêt en toutes circonstances à assumer

les responsabilités qui incombent au chef mécanicien, l'examen doit permettre de vérifier l'aptitude des candidats à assimiler toutes les informations qui ont trait à l'exploitation en toute sécurité des machines du navire.

2. S'agissant de l'alinéa a) du paragraphe 4 ci-après, l'Administration peut dispenser un candidat de connaître les caractéristiques des machines propulsives autres que l'appareil de propulsion auquel s'applique le brevet. Un brevet délivré à ce titre n'est pas valable pour les catégories de machines qui font l'objet de cette dispense, sauf si l'officier mécanicien prouve à l'Administration qu'il possède les compétences requises dans ce domaine. Toute dispense de cet ordre doit être consignée sur le brevet.

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

- a) thermodynamique et transmission de chaleur ;
- b) mécanique et hydromécanique ;
- c) principes du fonctionnement des installations motrices de bord (moteurs diesel, turbines à vapeur et à gaz) et des appareils de réfrigération ;

d) propriétés physiques et chimiques des combustibles et lubrifiants ;

e) technologie des matériaux ;

f) propriétés chimiques et physiques de l'incendie et des agents d'extinction ;

g) électrotechnique et électronique marines et équipement électrique marin ;

h) principes fondamentaux de l'automatisation, de l'instrumentation et des dispositifs de commande ;

i) architecture navale et construction du navire, y compris les mesures de contrôle de l'avarie.

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

a) fonctionnement et entretien :

- i) des moteurs diesel marins ;
- ii) des groupes de propulsion à vapeur marins ;
- iii) des turbines à gaz marines ;

b) fonctionnement et entretien des machines auxiliaires, et notamment des systèmes de pompage et de tuyautage, des chaudières et des appareils à gouverner auxiliaires ;

c) fonctionnement, mise à l'essai et entretien des appareils électriques et des commandes ;

d) fonctionnement et entretien des appareils de manutention de la cargaison et des appareils mécaniques de pont ;

e) détection des pannes de machines, localisation des pannes et prévention des dommages ;

f) méthodes concernant la sécurité de l'entretien et des réparations ;

g) méthodes et moyens de prévention, de détection et d'extinction de l'incendie ;

h) méthodes et moyens de prévention de la pollution de l'environnement par les navires ;

i) règles à observer pour prévenir la pollution du milieu marin ;

j) effets de la pollution marine sur l'environnement ;

k) premiers soins à apporter aux blessures qui peuvent se produire dans les locaux de machines et utilisation du matériel de soins d'urgence ;

l) rôle et utilisation des engins de sauvetage ;

m) méthode de contrôle de l'avarie ;

n) règles de sécurité du travail.

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

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

Règle III/3

Prescriptions minimales obligatoires pour la délivrance des brevets de chef mécanicien et de second mécanicien de navires dont l'appareil de propulsion principal a une puissance comprise entre 750 kW et 3.000 kW

1. Tout chef mécanicien et tout second mécanicien d'un navire de mer dont l'appareil de propulsion principal a une puissance comprise entre 750 kW et 3.000 kW doit être titulaire d'un brevet approprié.

2. Tout candidat à un brevet doit :

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

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

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

ii) pour le brevet de chef mécanicien, justifier d'au moins 24 mois de service en mer approuvé dont au moins 12 avec les qualifications requises pour occuper un poste de second mécanicien ;

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

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

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

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

5. Tout officier mécanicien qualifié pour servir en tant que second mécanicien à bord de navires dont l'appareil de propulsion principal a une puissance égale ou supérieure à 3.000 kW peut servir en tant que chef mécanicien à bord de navires dont l'appareil de propulsion principal a une puissance inférieure à 3.000 kW, à condition qu'il puisse justifier d'au moins 12 mois de service en mer approuvé en qualité d'officier mécanicien occupant des fonctions de responsabilité.

Appendice à la règle III/3

Connaissances minimales requises pour la délivrance des brevets de chef mécanicien et de second mécanicien de navires dont l'appareil de propulsion principal a une puissance comprise entre 750 kW et 3.000 kW

1. Le programme ci-après a été établi pour l'examen des candidats désireux d'obtenir un brevet de chef mécanicien ou de second mécanicien de navires dont l'appareil de propulsion principal a une puissance comprise entre 750 kW et 3.000 kW. Etant donné que le second mécanicien doit être prêt en toutes circonstances à assumer les responsabilités qui incombent au chef mécanicien, l'examen doit permettre de vérifier l'aptitude des candidats à assimiler toutes les informations qui ont trait à l'exploitation en toute sécurité des machines du navire.

2. S'agissant de l'alinéa d) du paragraphe 3 et de l'alinéa a) du paragraphe 4 ci-après, l'Administration peut dispenser un candidat de connaître les caractéristiques des machines propulsives autres que l'appareil de propulsion auquel s'applique le brevet. Un brevet délivré à ce titre n'est pas valable pour les catégories de machines qui font l'objet de cette dispense, sauf si l'officier mécanicien prouve à l'Administration qu'il possède les compétences requises dans ce domaine. Toute dispense de cet ordre doit être consignée sur le brevet.

3. Tout candidat doit justifier de connaissances théoriques élémentaires suffisantes pour comprendre les principes fondamentaux des questions suivantes :

- a) procédés de combustion ;
- b) transmission de chaleur ;
- c) mécanique et hydromécanique ;
- d) i) moteurs diesel marins ;
ii) groupes de propulsion à vapeur marins ;
iii) turbines à gaz marines ;
- e) appareils à gouverner ;
- f) propriétés des combustibles et des lubrifiants ;
- g) propriétés des matériaux ;
- h) agents d'extinction de l'incendie ;
- i) équipement électrique marin ;
- j) automatisation, instruments et dispositifs de commande ;
- k) construction du navire, y compris les mesures de contrôle de l'avarie ;
- l) systèmes auxiliaires.

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

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

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

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

Règle III/4

Prescriptions minimales obligatoires pour la délivrance des brevets d'officier mécanicien chargé du quart dans une chambre des machines gardée de type classique ou d'officier mécanicien de service dans une chambre des machines exploitée sans présence permanente

de personnel

1. Tout officier mécanicien chargé du quart dans une chambre des machines gardée de type classique et tout officier mécanicien de service dans une chambre des machines exploitée sans présence permanente de personnel à bord d'un navire de mer dont l'appareil propulsif principal a une puissance égale ou supérieure à 750 kW doit être titulaire d'un brevet approprié.

2. Tout candidat à un brevet doit :

- a) avoir 18 ans au moins ;
- b) prouver à l'Administration son aptitude physique, notamment en ce qui concerne son acuité visuelle et auditive ;
- c) avoir suivi pendant au moins trois ans au total un enseignement ou une formation en rapport avec les fonctions de mécanicien de navire ;
- d) avoir servi en mer pendant une période suffisante, cette période pouvant être comprise dans celle de trois ans mentionnée à l'alinéa c) ;
- e) prouver à l'Administration qu'il possède une connaissance théorique et pratique suffisante du fonctionnement et de l'entretien des machines marines pour pouvoir assumer les fonctions d'officier mécanicien ;
- f) avoir suivi un cours pratique approuvé de lutte contre l'incendie ;
- g) connaître les règles de sécurité du travail.

L'Administration peut modifier les prescriptions des alinéas c) et d) dans le cas des officiers mécaniciens des navires dont l'appareil propulsif principal a une puissance inférieure à 3.000 kW et qui effectuent des voyages à proximité du littoral, en tenant compte de l'incidence de cette modification sur la sécurité de tous les navires pouvant se trouver dans les mêmes eaux.

3. Tout candidat doit connaître le fonctionnement et l'entretien des machines principales et auxiliaires, ainsi que les dispositions réglementaires pertinentes. Ses connaissances doivent également porter sur les points spécifiés ci-après au moins :

a) Tenue du quart

- i) Consignes à observer lors de la prise du quart ;
- ii) tâches à exécuter régulièrement pendant le quart ;
- iii) tenue du journal de la machine et importance des indications qui y sont consignées ;
- iv) consignes à observer lors de la relève du quart.

b) Machines principales et machines auxiliaires

- i) Concours à apporter pour la mise en service des machines principales et des machines auxiliaires ;
- ii) fonctionnement des chaudières à vapeur, et notamment des systèmes de combustion ;
- iii) méthodes de vérifications du niveau de l'eau dans les chaudières à vapeur et mesures à prendre si ce niveau est anormal ;
- iv) localisation des défaillances classiques des machines et appareils de la chambre des machines et des chaufferies et mesures à prendre pour éviter les dommages.

c) Systèmes de pompage

- i) Opérations courantes de pompage ;
- ii) fonctionnement des dispositifs d'assèchement des cales et de pompage du ballast et de la cargaison.

d) Station génératrice

Préparation, mise en route, raccordement et permutation des alternateurs ou des génératrices.

e) Mesures de sécurité et consignes en cas de situation critique

- i) Précautions à observer pendant le quart et mesures à prendre immédiatement en cas d'incendie ou d'ac-

cident, notamment en ce qui concerne les circuits d'hydrocarbures ;

- ii) mesures à prendre pour isoler de manière sûre les machines et appareils électriques et autres avant d'autoriser les membres du personnel à y effectuer des travaux.

f) Mesures contre la pollution

Précautions à prendre pour prévenir la pollution de l'environnement par les hydrocarbures, les résidus de cargaison, les eaux usées, la fumée et autres polluants. Utilisation du matériel de prévention de la pollution, y compris les séparateurs d'eau et d'hydrocarbures, les citernes de décantation et les dispositifs d'évacuation des eaux usées.

g) Premiers soins

Premiers soins élémentaires à apporter aux blessures qui peuvent se produire dans un local de machines.

4. Si les installations de machines d'un navire ne comprennent pas de chaudière à vapeur, l'Administration peut dispenser un candidat d'avoir les connaissances requises aux alinéas b) ii) et b) iii) du paragraphe 3. Un brevet délivré à ce titre n'est pas valable pour servir à bord des navires dont les installations de machines comprennent des chaudières à vapeur, sauf si l'officier mécanicien prouve à l'Administration qu'il possède les compétences requises dans ce domaine. Toute dispense de cet ordre doit être consignée sur le brevet.

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

Règle III/5

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

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

- a) son aptitude physique, notamment en ce qui concerne son acuité visuelle et auditive ;
- b) sa compétence professionnelle :
 - i) en justifiant d'un service approuvé d'au moins un an en tant qu'officier mécanicien au cours des cinq dernières années ; ou
 - ii) en ayant assumé des fonctions correspondant à celles que prescrit le brevet dont il est titulaire et qui sont considérées comme équivalent au moins au service en mer prescrit à l'alinéa i) ci-dessus ; ou
 - iii) en remplissant l'une des conditions suivantes :
 - avoir passé un test approuvé ; ou
 - avoir suivi avec succès un ou plusieurs cours approuvés ; ou
 - avoir effectué un service en mer approuvé d'au moins trois mois en tant qu'officier mécanicien surnuméraire ou à un grade inférieur à celui qui correspond à son brevet, immédiatement avant de reprendre le rang qui est le sien en vertu de son brevet.

2. Le cours ou les cours mentionnés à l'alinéa iii) ci-dessus doivent tenir compte, notamment, des changements intervenus dans les règles et recommandations internationales pertinentes relatives à la sauvegarde de la vie humaine en mer et à la protection du milieu marin.

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

Règle III/6

Prescriptions minimales obligatoires applicables aux mécaniciens faisant partie d'une équipe de quart dans la chambre des machines

1. Les prescriptions minimales applicables à un mécanicien qui fait partie d'une équipe de quart dans la chambre des machines sont énoncées au paragraphe 2. Ces prescriptions ne concernent pas :

a) un mécanicien nommé adjoint de l'officier mécanicien chargé du quart ;*

* Il convient de se reporter à la résolution 9 — « Recommandation sur les prescriptions minimales applicables à un mécanicien nommé adjoint de l'officier mécanicien chargé du quart » adoptée par la Conférence internationale de 1978 sur la formation des gens de mer et de la délivrance des brevets.

b) un mécanicien en cours de formation ;

c) un mécanicien qui s'acquitte, lors du quart, de fonctions non spécialisées.

2. Tout mécanicien faisant partie d'une équipe de quart dans la chambre des machines doit :

a) avoir 16 ans au moins ;

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

c) prouver à l'Administration :

i) qu'il a acquis une expérience ou suivi une formation en ce qui concerne la lutte contre l'incendie, les premiers soins élémentaires, les techniques de survie des personnes, les risques pour la santé et la sécurité personnelle ;

ii) qu'il peut comprendre les ordres qui lui sont donnés et se faire comprendre sur les questions qui intéressent ses fonctions ;

d) prouver à l'Administration :

i) qu'il a acquis une expérience à terre intéressant ses fonctions en mer et complétée par une période adéquate de service en mer, conformément aux prescriptions de l'Administration ; ou

ii) qu'il a suivi une formation spéciale soit avant l'embarquement, soit à bord, qui comprend une période adéquate de service en mer, conformément aux prescriptions de l'Administration ; ou

iii) qu'il a accompli un service en mer approuvé de six mois au moins.

3. Tout mécanicien faisant partie d'une équipe de quart doit connaître :

a) les procédures à suivre lors du quart dans la chambre des machines et les opérations normalement prévues dans le cadre d'un quart qui intéressent ses fonctions ;

b) les règles de sécurité du travail à observer lors

des opérations effectuées dans la chambre des machines ;

c) les termes utilisés dans les locaux de machines ainsi que les noms des machines et des équipements qui intéressent ses fonctions ;

d) les méthodes élémentaires de protection de l'environnement.

4. Tout mécanicien chargé de surveiller une chaudière doit connaître les consignes de sécurité liées au fonctionnement des chaudières et pouvoir maintenir l'eau et la pression de vapeur aux niveaux voulus.

5. Tout mécanicien faisant partie d'une équipe de quart dans la chambre des machines doit être familiarisé avec les fonctions dont il doit s'acquitter lors du quart dans les locaux de machines à bord du navire sur lequel il doit servir. En particulier, il doit, en ce qui concerne ce navire :

a) savoir se servir des systèmes appropriés de communication intérieure ;

b) connaître les issues de secours partant des locaux de machines ;

c) connaître les dispositifs d'alarme de la chambre des machines, pouvoir distinguer les différentes alarmes et reconnaître notamment les alarmes aux gaz d'extinction de l'incendie ;

d) connaître l'emplacement et l'emploi du matériel de lutte contre l'incendie dans les locaux de machines.

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

CHAPITRE IV

SERVICE RADIOELECTRIQUE

VEILLE RADIOELECTRIQUE ET ENTRETIEN DU MATERIEL

Note explicative :

Les dispositions obligatoires relatives à la veille radioélectrique sont énoncées dans les Règlements des radiocommunications et les dispositions relatives à la veille radioélectrique de sécurité et à l'entretien du matériel sont énoncées dans la Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer dans les Règlements des radiocommunications, tels que ces instruments peuvent être modifiés et sous leur forme en vigueur. Il convient de se reporter également aux résolutions pertinentes adoptées par la Conférence internationale de 1978 sur la formation des gens de mer et la délivrance des brevets.

Règle IV/1

Prescriptions minimales obligatoires pour la délivrance des brevets d'officier radioélectricien

1. Tout officier radioélectricien chargé de diriger ou d'effectuer les tâches relatives au service radioélectrique à bord d'un navire doit être titulaire d'un ou de plusieurs brevets appropriés délivrés ou reconnus par l'Administration conformément aux dispositions des Règlements des radiocommunications et avoir accompli un stage professionnel suffisant.

2. En outre, un officier radioélectricien doit :
 - a) avoir 18 ans au moins ;
 - b) prouver à l'Administration son aptitude physique, notamment en ce qui concerne son acuité visuelle et auditive et son élocution ;
 - c) satisfaire aux prescriptions de l'appendice à la présente règle.
3. Tout candidat à un brevet doit être tenu de passer un ou plusieurs examens à la satisfaction de l'Administration intéressée.
4. Le niveau des connaissances requises pour la délivrance des brevets doit être suffisant pour permettre à l'officier radioélectricien de s'acquitter de ses fonctions en toute sécurité et avec efficacité. L'Administration doit fixer le niveau approprié des connaissances et la formation permettant de donner ces connaissances et une expérience pratique en tenant compte des prescriptions des Règlements des radiocommunications et de l'appendice à la présente règle. Les Administrations doivent également prendre en considération les résolutions pertinentes adoptées par la Conférence internationale de 1978 sur la formation des gens de mer et la délivrance des brevets et les recommandations pertinentes de l'OMCI.

Appendice à la règle IV/1

Connaissances et formation supplémentaires minimales requises des officiers radioélectriciens

Outre les connaissances et la formation requises pour la délivrance d'un brevet conformément aux Règlements des radiocommunications, les officiers radioélectriciens doivent avoir acquis des connaissances et une formation, y compris une formation pratique, dans les domaines suivants :

- a) services radioélectriques devant être assurés dans les situations critiques, y compris :
 - i) abandon du navire ;
 - ii) incendie à bord du navire ;
 - iii) panne partielle ou totale de la station radioélectrique ;
- b) manœuvre des embarcations et radeaux de sauvetage ainsi que des engins flottants et utilisation de leur équipement, et notamment des appareils radioélectriques portatifs et fixes pour embarcations et radeaux de sauvetage et des radiobalises pour la localisation des sinistres ;
- c) survie en mer ;
- d) premiers soins ;
- e) protection et lutte contre l'incendie, notamment en ce qui concerne l'installation radioélectrique ;
- f) mesures préventives destinées à assurer la sécurité du navire et du personnel en ce qui concerne les risques afférents au matériel radioélectrique, y compris les dangers dus à l'électricité ou aux rayonnements et les dangers d'origine chimique ou mécanique ;
- g) utilisation du Manuel de recherche et de sauvetage à l'usage des navires de commerce (MERSAR) de l'OMCI, notamment en ce qui concerne les radiocommunications ;
- h) systèmes et méthodes d'indication de la position des navires ;

i) utilisation du Code international de signaux et du Vocabulaire normalisé de la navigation maritime de l'OMCI ;

j) systèmes et méthodes d'obtention d'avis médicaux par radio.

Règle IV/2

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

1. Tout officier radioélectricien titulaire d'un ou de plusieurs brevets délivrés ou reconnus par l'Administration doit, afin de pouvoir continuer à être reconnu apte au service en mer, être tenu de prouver à l'Administration :

- a) à intervalles réguliers ne dépassant pas cinq ans, son aptitude physique, notamment en ce qui concerne son acuité visuelle et auditive et son élocution ;
- b) ses compétences professionnelles :

i) en justifiant d'un service approuvé dans les radiocommunications en tant qu'officier radioélectricien, sans interruption continue d'une durée supérieure à cinq ans ;

ii) dans le cas d'une telle interruption, en passant un test approuvé ou en suivant avec succès un ou plusieurs cours approuvés de formation en mer ou à terre qui doivent notamment porter sur les questions concernant directement la sauvegarde de la vie humaine en mer et le matériel moderne de radiocommunications, mais qui peuvent porter également sur le matériel de radionavigation.

2. Lorsque des méthodes, des appareils ou des pratiques d'un caractère nouveau sont introduits à bord des navires autorisés à battre son pavillon, l'Administration peut exiger que les officiers radioélectriciens passent un test approuvé ou suivent avec succès un cours ou plusieurs cours appropriés de formation en mer ou à terre qui portent tout particulièrement sur les fonctions en matière de sécurité.

3. Afin de pouvoir continuer à être reconnu apte au service en mer à bord de navires de types particuliers pour lesquels des prescriptions spéciales en matière de formation ont été adoptées à l'échelle internationale, tout officier radioélectricien doit recevoir avec succès la formation ou être reçu aux examens approuvés, qui doivent tenir compte des règles et recommandations internationales pertinentes.

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

5. Les Administrations sont invitées, en consultation avec les intéressés, à assurer ou encourager la mise au point d'un ensemble de cours de recyclage et de mise à jour, facultatifs ou obligatoires selon le cas, en mer ou à terre, à l'intention des officiers radioélectriciens qui servent en mer, et notamment de ceux qui reprennent du service en mer. Ces cours doivent porter sur les questions qui concernent directement les fonctions de l'officier radioélectricien en matière de radiocommunications et ils doivent inclure les changements intervenus dans la technique des radiocommunications mariti-

mes, ainsi que dans les règles et recommandations* internationales pertinentes relatives à la sauvegarde de la vie humaine en mer.

Règle IV/3

Prescriptions minimales obligatoires pour la délivrance des brevets d'opérateur radiotéléphoniste

1. Tout opérateur radiotéléphoniste chargé de diriger ou d'effectuer les tâches relatives au service radioélectrique à bord d'un navire doit être titulaire d'un ou de plusieurs brevets appropriés délivrés ou reconnus par l'Administration conformément aux dispositions des Règlements des radiocommunications.

2. En outre, ledit opérateur radiotéléphoniste d'un navire à bord duquel la présence d'une station radiotéléphonique est prescrite par la Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer doit :

- a) avoir 18 ans au moins ;
- b) prouver à l'Administration son aptitude physique, notamment en ce qui concerne son acuité visuelle et auditive et son élocution ;
- c) satisfaire aux prescriptions de l'appendice à la présente règle.

3. Tout candidat à un brevet doit être tenu de passer un ou plusieurs examens à la satisfaction de l'Administration intéressée.

4. Le niveau des connaissances requises pour la délivrance des brevets doit être suffisant pour permettre à l'opérateur radiotéléphoniste de s'acquitter de ses fonctions en toute sécurité et avec efficacité. L'Administration doit fixer le niveau approprié des connaissances et la formation permettant de donner ces connaissances et une expérience pratique en tenant compte des prescriptions des Règlements des radiocommunications et de l'appendice à la présente règle. Les Administrations doivent également prendre en considération les résolutions pertinentes adoptées par la Conférence internationale de 1978 sur la formation des gens de mer et la délivrance des brevets et les recommandations pertinentes de l'OMCI.

* Y compris toute recommandation de l'OMCI relative à l'amélioration du système de détresse maritime.

Appendice à la règle IV/3

Connaissances et formation supplémentaires minimales requises des opérateurs radiotéléphonistes

Outre les connaissances et la formation requises pour la délivrance d'un brevet conformément aux Règlements des radiocommunications, les opérateurs radiotéléphonistes doivent avoir acquis des connaissances et une formation, y compris une formation pratique, dans les domaines suivants :

- a) services radioélectriques devant être assurés dans les situations critiques, y compris :
 - i) abandon du navire ;
 - ii) incendie à bord du navire ;
 - iii) panne partielle ou totale de la station radioélectrique ;
- b) manœuvre des embarcations et radeaux de sauvetage ainsi que des engins flottants et utilisation de leur équipement, et notamment des appareils radioélectriques portatifs et fixes pour embarcations et radeaux

de sauvetage et des radiobalises pour la localisation des sinistres ;

- c) survie en mer ;
- d) premiers soins ;
- e) protection contre l'incendie, notamment en ce qui concerne l'installation radioélectrique ;
- f) mesures préventives destinées à assurer la sécurité du navire et du personnel en ce qui concerne les risques afférents au matériel radioélectrique, y compris les dangers dus à l'électricité ou aux rayonnements et les dangers d'origine chimique ou mécanique ;
- g) utilisation du Manuel de recherche et de sauvetage à l'usage des navires de commerce (MERSAR) de l'OMCI, en ce qui concerne les radiocommunications ;
- h) systèmes et méthodes d'indication de la position des navires ;
- i) utilisation du Code international de signaux et du Vocabulaire normalisé de la navigation maritime de l'OMCI ;
- j) systèmes et méthodes d'obtention d'avis médicaux par radio.

CHAPITRE V PRESCRIPTIONS SPECIALES APPLICABLES AUX NAVIRES-CITERNES

Règle V/1

Prescriptions minimales obligatoires concernant la formation et les qualifications des capitaines, des officiers, des matelots et des mécaniciens des pétroliers

1. Les officiers, les matelots et les mécaniciens devant accomplir des tâches et assumer des responsabilités particulières en ce qui concerne la cargaison et le matériel connexe à bord des pétroliers et qui n'ont pas servi à bord d'un pétrolier en tant que membres de l'équipage, doivent, avant d'accomplir ces tâches, avoir suivi à terre un cours approprié de lutte contre l'incendie ; et

a) avoir achevé une période appropriée de service à bord, sous surveillance, afin d'acquérir une connaissance suffisante des pratiques sûres en matière d'exploitation ; ou

b) avoir suivi un cours approuvé de préparation au service à bord des pétroliers, portant notamment sur les précautions et consignes fondamentales en matière de sécurité et de prévention de la pollution, l'aménagement des différents types de pétroliers, les types de cargaisons, les risques qu'elles présentent et le matériel utilisé pour leur manutention, le déroulement général des opérations et la terminologie relative aux pétroliers.

2. Les capitaines, les chefs mécaniciens, les seconds et les seconds mécaniciens, ainsi que toutes les personnes, s'il en est d'autres, qui sont directement responsables du chargement, du déchargement et des précautions à prendre pendant le transport ou la manutention des cargaisons doivent, en plus des dispositions du paragraphe 1 :

a) avoir acquis une expérience appropriée relative aux tâches qu'ils doivent accomplir à bord des pétroliers ; et

b) avoir suivi un programme de formation spécialisée relatif aux tâches qu'ils doivent accomplir, portant notamment sur la sécurité des pétroliers, les mesures

et dispositifs de protection contre l'incendie, la prévention et le contrôle de la pollution, les pratiques en matière d'exploitation et les obligations découlant des lois et des règlements applicables.

3. Pendant les deux années qui suivent l'entrée en vigueur de la Convention à l'égard d'une Partie, on peut considérer qu'un marin satisfait aux prescriptions de l'alinéa b) du paragraphe 2 s'il a exercé des fonctions appropriées à bord de pétroliers pendant une période d'au moins un an au cours des cinq années qui précèdent.

Règle V/2

Prescriptions minimales obligatoires concernant la formation et les qualifications des capitaines, des officiers, des matelots et des mécaniciens des navires-citernes pour produits chimiques

1. Les officiers, les matelots et les mécaniciens devant accomplir des tâches et assumer des responsabilités particulières en ce qui concerne la cargaison et le matériel connexe à bord des navires-citernes pour produits chimiques et qui n'ont pas servi à bord d'un de ces navires en tant que membres de l'équipage doivent, avant d'accomplir ces tâches, avoir suivi à terre un cours approprié de lutte contre l'incendie ; et

a) achevé une période appropriée de service à bord, sous surveillance, afin d'acquérir une connaissance suffisante des pratiques sûres en matière d'exploitation ; ou

b) suivi un cours approuvé de préparation au service à bord des navires-citernes pour produits chimiques, portant notamment sur les précautions et consignes fondamentales en matière de sécurité et de prévention de la pollution, l'aménagement des différents types de navires-citernes pour produits chimiques, les types de cargaisons, et les risques qu'elles présentent et le matériel utilisé pour leur manutention, le déroulement général des opérations et la terminologie relative aux navires-citernes pour produits chimiques.

2. Les capitaines, les chefs mécaniciens, les seconds et les seconds mécaniciens, ainsi que toutes les personnes, s'il en est d'autres, qui sont directement responsables du chargement, du déchargement et des précautions à prendre pendant le transport ou la manutention des cargaisons doivent, en plus des dispositions du paragraphe 1 :

a) avoir acquis une expérience appropriée relative aux tâches qu'ils doivent accomplir à bord des navires-citernes pour produits chimiques ; et

b) avoir suivi un programme de formation spécialisée relatif aux tâches qu'ils doivent accomplir, portant notamment sur la sécurité des navires-citernes pour produits chimiques, les mesures et dispositifs de protection contre l'incendie, la prévention et le contrôle de la pollution, les pratiques en matière d'exploitation et les obligations découlant des lois et des règlements applicables.

3. Pendant les deux années qui suivent l'entrée en vigueur de la Convention à l'égard d'une Partie, on peut considérer qu'un marin satisfait aux prescriptions de l'alinéa b) du paragraphe 2 s'il a exercé des fonctions appropriées à bord de navires-citernes pour produits chimiques pendant une période d'au moins un an au cours des cinq années qui précèdent.

Règle V/3

Prescriptions minimales obligatoires concernant la formation et les qualifications des capitaines, des officiers, des matelots et des mécaniciens des navires-citernes pour gaz liquéfiés

1. Les officiers, les matelots et les mécaniciens devant accomplir des tâches et assumer des responsabilités particulières en ce qui concerne la cargaison et le matériel connexe à bord de navires-citernes pour gaz liquéfiés et qui n'ont pas servi à bord d'un de ces navires en tant que membres de l'équipage doivent, avant d'exercer ces tâches, avoir suivi à terre un cours approprié de lutte contre l'incendie ; et

a) achevé une période appropriée de service à bord, sous surveillance, afin d'acquérir une connaissance suffisante des pratiques sûres en matière d'exploitation ; ou

b) suivi un cours approuvé de préparation au service à bord des navires-citernes pour gaz liquéfiés, portant notamment sur les précautions et consignes fondamentales en matière de sécurité et de prévention de la pollution, l'aménagement des différents types de navires-citernes pour gaz liquéfiés, les types de cargaison, les risques qu'elles présentent et le matériel utilisés pour leur manutention, le déroulement général des opérations et la terminologie relative aux navires-citernes pour gaz liquéfiés.

2. Les capitaines, les chefs mécaniciens, les seconds et les seconds mécaniciens, ainsi que toutes les personnes, s'il en est d'autres, qui sont directement responsables du chargement, du déchargement et des précautions à prendre pendant le transport ou la manutention des cargaisons doivent, en plus des dispositions du paragraphe 1 :

a) avoir acquis une expérience appropriée relative aux tâches qu'ils doivent accomplir à bord des navires-citernes pour gaz liquéfiés ; et

b) avoir suivi un programme de formation spécialisée relatif aux tâches qu'ils doivent accomplir, portant notamment sur la sécurité des navires-citernes pour gaz liquéfiés, les mesures et dispositifs de protection contre l'incendie, la prévention et le contrôle de la pollution, les pratiques en matière d'exploitation et les obligations découlant des lois et des règlements applicables.

3. Pendant les deux années qui suivent l'entrée en vigueur de la Convention à l'égard d'une Partie, on peut considérer qu'un marin satisfait aux prescriptions de l'alinéa b) du paragraphe 2 s'il a exercé des fonctions appropriées à bord de navires-citernes pour gaz liquéfiés pendant une période d'au moins un an au cours des cinq années qui précèdent.

CHAPITRE VI

APTITUDE A L'EXPLOITATION DES EMBARCATIONS ET RADEAUX DE SAUVETAGE

Règle VI/1

Prescriptions minimales obligatoires pour la délivrance du brevet d'aptitude à l'exploitation des embarcations et radeaux de sauvetage

Tout marin candidat à un brevet d'aptitude à l'exploitation des embarcations et radeaux de sauvetage doit satisfaire aux conditions suivantes :

a) avoir 17 ans et demi au moins ;
b) prouver à l'Administration son aptitude physique ;

c) avoir accompli un service en mer approuvé d'une durée de 12 mois au moins ou avoir suivi un cours de formation approuvé et avoir accompli un service en mer approuvé d'une durée de neuf mois au moins ;

d) prouver à l'Administration, au moyen d'un examen ou d'un contrôle permanent effectué pendant un cours de formation approuvé, qu'il possède les connaissances mentionnées dans l'appendice à la présente règle ;

e) prouver, à la satisfaction de l'Administration, au moyen d'un examen ou d'un contrôle permanent effectué pendant un cours de formation approuvé qu'il sait :

i) mettre correctement une brassière de sauvetage ; sauter à l'eau en toute sécurité à partir d'une certaine hauteur ; embarquer à partir de l'eau à bord d'une embarcation ou d'un radeau de sauvetage tout en portant une brassière de sauvetage ;

ii) redresser un radeau chaviré tout en portant une brassière de sauvetage ;

iii) reconnaître les inscriptions figurant sur les embarcations et les radeaux de sauvetage et indiquant le nombre de personnes qui peuvent y prendre place ;

iv) donner les ordres corrects requis pour mettre à l'eau les embarcations et les radeaux de sauvetage, pour les éloigner du navire et pour les manœuvrer, ainsi que pour débarquer des embarcations et des radeaux de sauvetage ;

v) préparer et mettre à l'eau en toute sécurité les embarcations et les radeaux de sauvetage et les éloigner rapidement du navire ;

vi) s'occuper des blessés pendant et après l'abandon ;

vii) ramer et manœuvrer, dresser un mât, mettre les voiles, conduire une embarcation sous voiles et la diriger au compas ;

viii) utiliser le matériel de signalisation, y compris les engins pyrotechniques ;

ix) utiliser le matériel radioélectrique portatif pour embarcations et radeaux de sauvetage.

Appendice à la règle VI/1

Connaissances minimales requises pour l'obtention du brevet d'aptitude à l'exploitation des embarcations et radeaux de sauvetage

1. Types de situations critiques pouvant se produire, telles qu'abordage, incendie, perte par le fond.

2. Principes de survie, y compris :

- a) importance de la formation et des exercices ;
- b) nécessité d'être prêt à faire face à toute situation critique ;
- c) mesures à prendre en cas d'appel aux postes d'embarquement ;
- d) mesures à prendre en cas d'abandon du navire ;
- e) mesures à prendre dans l'eau ;
- f) mesures à prendre à bord d'une embarcation ou d'un radeau de sauvetage ;
- g) principaux dangers auxquels sont exposés les survivants.

3. Fonctions spéciales assignées à chaque membre de l'équipage, telles qu'elles sont indiquées sur le rôle d'appel, et différence entre les signaux qui appellent tous les membres de l'équipage aux postes d'embarquement et ceux qui les appellent aux postes d'incendie.

4. Types d'engins de sauvetage normalement transportés à bord des navires.

5. Construction et équipement des embarcations et des radeaux de sauvetage et divers éléments de leur armement.

6. Caractéristiques particulières et installations des embarcations et des radeaux de sauvetage.

7. Divers types de dispositifs utilisés pour la mise à l'eau des embarcations et des radeaux de sauvetage.

8. Méthodes de mise à l'eau des embarcations et des radeaux de sauvetage par mer agitée.

9. Mesures à prendre après avoir quitté le navire.

10. Manœuvre des embarcations et des radeaux de sauvetage par mauvais temps.

11. Utilisation de l'amarre, de l'ancre flottante et de tout autre matériel.

12. Répartition des vivres et de l'eau à bord des embarcations et des radeaux de sauvetage.

13. Méthodes de sauvetage par hélicoptère.

14. Utilisation du nécessaire pharmaceutique de première urgence et techniques de réanimation.

15. Dispositifs radioélectriques transportés à bord des embarcations et des radeaux de sauvetage, y compris les radiobalises pour la localisation des sinistres.

16. Effets et prévention de l'hypothermie ; utilisation des moyens et des vêtements de protection.

17. Méthodes permettant de faire démarrer et fonctionner le moteur d'une embarcation ou d'un radeau de sauvetage et d'utiliser ses accessoires, et utilisation de l'extincteur d'incendie.

18. Utilisation des bateaux de secours et des embarcations de sauvetage à moteur pour rassembler les radeaux de sauvetage et sauvetage des survivants et des personnes à la mer.

19. Manière d'échouer une embarcation ou un radeau de sauvetage.