

# Feuille Fédérale

Berne, le 1<sup>er</sup> juillet 1965 117<sup>e</sup> année Volume II

N° 26

Paraît, en règle générale, chaque semaine. Prix: 33 francs par an; 18 francs pour 6 mois, plus la taxe postale d'abonnement ou le remboursement.

9224

## Message du Conseil fédéral à l'Assemblée fédérale concernant l'approbation de diverses conventions internationales relatives à la navigation maritime

(Du 14 mai 1964)

Monsieur le Président et Messieurs,

Par ce message, nous avons l'honneur de vous soumettre pour approbation les conventions internationales suivantes relatives à la navigation maritime:

Les conventions de droit international public maritime, conclues lors de la conférence sur le droit de la mer organisée par les Nations Unies à Genève, du 24 février au 27 avril 1958, soit:

1. La convention internationale du 29 avril 1958 sur la mer territoriale et la zone contiguë;
2. La convention internationale du 29 avril 1958 sur la haute mer;
3. La convention internationale du 29 avril 1958 sur la pêche et la conservation des ressources biologiques de la haute mer;
4. La convention internationale du 29 avril 1958 sur le plateau continental;
5. Le protocole de signature facultative du 29 avril 1958 concernant le règlement obligatoire des différends.

Les conventions sur le droit maritime commercial conclues lors des X<sup>e</sup> et XI<sup>e</sup> sessions de la conférence diplomatique sur le droit de la mer de Bruxelles, soit:

1. La convention internationale du 10 octobre 1957 sur la limitation de la responsabilité des propriétaires de navires de mer;
2. La convention internationale du 29 avril 1961 pour l'unification de certaines règles en matière de transport de passagers par mer.



Les conventions relatives à la police de la navigation élaborées par la conférence internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer, qui s'est tenue à Londres du 17 mai au 17 juin 1960, et par la conférence internationale sur la prévention de la pollution des eaux de la mer par les hydrocarbures, de 1954, à Londres également. Ces conventions sont:

1. La convention internationale du 17 juin 1960 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer et
2. La convention internationale du 12 mai 1954 pour la prévention de la pollution des eaux de la mer par les hydrocarbures avec ses amendements et compléments du 11 avril 1962.

## INTRODUCTION

Notre message du 11 décembre 1953 (FF 1953, III, 781) à l'appui d'un projet d'arrêté fédéral approuvant diverses conventions internationales concernant la navigation maritime, vous a déjà renseignés sur l'importance de la codification des règles du droit international dans le domaine maritime de l'unification du droit maritime international et privé. Nous pouvons donc nous borner à nous y référer en ce qui concerne les présentes conventions, qui servent à la formulation écrite du droit international et à l'extension de l'unification du droit. Au début de l'année 1965, la flotte suisse de haute mer disposait de 31 unités, pour la plupart de construction récente, et d'un tonnage total de 180 000 tonnes de jauge brute ou d'environ 267 000 tonnes de port en lourd. La Suisse prend une part active aux conférences internationales pour l'unification du droit maritime; cette collaboration est favorable à sa situation d'Etat sans accès à la mer mais ayant sa propre flotte sous pavillon national. Elle renforce la reconnaissance générale de notre pays comme Etat maritime. Les objections que l'on a pu faire à l'encontre de la navigation pratiquée sous son pavillon par un pays sans accès à la mer appartiennent au passé. C'est pourquoi il apparaît de plus en plus nécessaire que notre pays s'associe aux efforts faits pour l'unification du droit maritime, qu'il adapte son droit interne au droit international et qu'il apporte ainsi sa contribution à la sécurité juridique internationale.

A la différence des conventions précédentes, qui ne tendaient qu'à l'unification de certains domaines du droit maritime international public ou privé, la grande conférence de Genève sur le droit de la mer, convoquée par les Nations Unies en 1958, aboutit à une codification générale du droit maritime en temps de paix. Jusqu'à ce moment-là, seule une minime partie de ce droit était régie par des conventions; la plus grande partie l'a été par l'usage international, consacrée par la pratique des tribunaux des Etats maritimes. La sécurité du droit maritime créée par cette codification est d'une importance primordiale pour la Suisse, pays sans accès direct à la mer. Notre pays ne peut donc pas

s'abstenir de ratifier ces accords. Les autres conventions qui vous sont soumises pour approbation sont également destinées à promouvoir l'unité du droit maritime et, dès lors, intéressent aussi notre pays.

Depuis longtemps, et déjà avant l'existence d'une flotte suisse de haute mer, la Suisse était partie à diverses conventions et autres actes relatifs à la navigation maritime qui sont mentionnés ci-après:

### **I. Conventions internationales et autres textes du droit maritime international**

- Déclaration de Paris du 16 avril 1856 concernant le droit maritime européen en temps de guerre (RS 11, 412);
- Convention du 9 décembre 1923 sur le régime international des ports maritimes (RS 13, 535);
- Déclaration du 20 avril 1921 portant reconnaissance du droit au pavillon des Etats dépourvus de littoral maritime (RS 13, 549);
- Convention du 6 mars 1948 relative à la création d'une organisation intergouvernementale consultative de la navigation maritime (IMCO) (RO 1958, 1025);
- Convention de Genève du 12 août 1949 pour l'amélioration du sort des blessés, des malades et des naufragés des forces armées sur mer (RO 1951, 209);
- Convention du 18 octobre 1907 pour l'adaptation à la guerre maritime des principes de la convention de Genève (RS 11, 491);
- Convention du 29 juillet 1899 pour l'adaptation à la guerre maritime des principes de la convention de Genève du 22 août 1864 (RS 11, 485);
- Convention du 18 octobre 1907 concernant les droits et les devoirs des puissances neutres en cas de guerre maritime (RS 11, 447);
- Convention du 18 octobre 1907 relative au régime des navires de commerce ennemis au début des hostilités (RS 11, 414);
- Convention du 18 octobre 1907 relative à la transformation des navires de commerce en bâtiments de guerre (RS 11, 419);
- Convention du 18 octobre 1907 relative à la pose des mines sous-marines automatiques de contact (RS 11, 423);
- Convention du 18 octobre 1907 concernant le bombardement par des forces navales en temps de guerre (RS 11, 428);
- Convention du 18 octobre 1907 relative à certaines restrictions à l'exercice du droit de capture dans la guerre maritime (RS 11, 434);
- Règles du 22 avril 1930 concernant l'action des sous-marins à l'égard des navires de commerce (RS 11, 439);
- Convention internationale du 21 décembre 1904 relative aux navires hospitaliers (RS 11, 439).

## II. Conventions internationales de droit maritime relatives au commerce, au travail et à la procédure

- Convention internationale du 10 avril 1926 pour l'unification de certaines règles relatives aux privilèges et hypothèques maritimes (RO 1954, 769);
- Convention internationale du 25 août 1924 pour l'unification de certaines règles en matière de connaissance, avec protocole de signature (RO 1954, 776);
- Convention internationale du 23 septembre 1910 pour l'unification de certaines règles en matière d'abordage (RO 1954, 786);
- Convention internationale du 23 septembre 1910 pour l'unification de certaines règles en matière d'assistance et de sauvetage maritimes (RO 1954, 790);
- Convention internationale du 10 avril 1926 pour l'unification de certaines règles concernant les immunités des navires d'Etat, avec protocole additionnel (RO 1954, 795);
- Convention internationale du 10 mai 1952 pour l'unification de certaines règles relatives à la compétence pénale en matière d'abordage et autres événements de navigation (RO 1956, 772);
- Convention internationale du 10 mai 1952 pour l'unification de certaines règles relatives à la compétence civile en matière d'abordage (RO 1956, 775);
- Convention internationale du 10 mai 1952 pour l'unification de certaines règles sur la saisie conservatoire des navires de mer (RO 1956, 779);
- Convention N° 8 de 1920 concernant l'indemnité de chômage en cas de perte par naufrage (RO 1960, 495);
- Convention N° 15 de 1921 fixant l'âge minimum d'admission des jeunes gens au travail en qualité de soutiers ou chauffeurs (RO 1960, 498);
- Convention N° 16 de 1921 concernant l'examen médical obligatoire des enfants et des jeunes gens employés à bord des bateaux (RO 1960, 501);
- Convention N° 23 du 23 juin 1926 concernant le rapatriement des marins (RO 1960, 504);
- Convention N° 58 du 24 octobre 1936 fixant l'âge minimum d'admission des enfants au travail maritime (révisée en 1936) (RO 1960, 508);
- Arrangement du 23 novembre 1957 relatif aux marins réfugiés (RO 1964, 141).

En outre, ont été incorporés dans le droit national, par la loi maritime du 23 septembre 1953 et l'ordonnance d'exécution du 20 novembre 1956, les

- Règles d'York et d'Anvers de 1950 concernant l'avarie commune, adoptées par le Comité maritime international à Amsterdam en 1949 et par l'«International Law Association» à Copenhague en 1950 (RO 1956, 1448);

- Articles 6 à 17 de la convention N° 92 du 18 juin 1949 concernant le logement de l'équipage à bord (révisée en 1949) (RO 1956, 1505).

### III. Conventions internationales et autres textes du droit maritime administratif

- Convention internationale du 10 juin 1948 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (avec règles pour prévenir les abordages en mer [annexe B de l'Acte final de la conférence internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer, 1948]) (RO 1954, 802; 1956, 1486);
- Convention internationale du 5 juillet 1930 sur les lignes de charge (RO 1954, 936);
- Convention du 24 septembre 1931 sur la réglementation de la chasse à la baleine (RS 14, 205);
- Convention du 21 juin 1929 concernant l'indication du poids sur les gros colis transportés par bateau (RS 14, 80);
- Arrêté fédéral du 1<sup>er</sup> octobre 1952 autorisant le Conseil fédéral à échanger des déclarations de réciprocité sur l'imposition des entreprises de navigation maritime, intérieure ou aérienne: (RO 1953, 1): échanges de notes avec la Belgique (RO 1958, 46), le Congo belge (RO 1959, 639), le Brésil (RO 1956, 1087), le Danemark (RO 1954, 1099, 1133), l'Afrique du Sud (RO 1956, 655). Echange de notes, concernant le même domaine, avec l'Argentine (RO 1950, 584);
- Accord entre la Suisse et le Portugal du 10 mai 1958 concernant le traitement des entreprises de navigation (RO 1958, 781).

\* \* \*

Les conventions qui vous sont maintenant présentées pour approbation complètent l'unité du droit créée par les accords énumérés ci-dessus. L'adhésion à ces conventions dispenserait la Suisse de mettre sur pied son propre droit et lui permettrait de bénéficier de la réciprocité, ce qui assurerait à nos navires dans les ports étrangers et sur mer un meilleur statut juridique.

## I

### Les conventions de Genève de 1958

Quatre-vingt-six Etats étaient représentés à la conférence des Nations Unies sur le droit de la mer, ouverte à Genève le 24 février 1958 par le chef du département politique fédéral; la conférence ressemblait, par son importance et le nombre de ses participants, à une assemblée générale des Nations Unies. Sa convocation représentait le premier grand essai d'amener la communauté des Etats réunis dans l'ONU à codifier un vaste domaine du droit international coutumier.

Pour la Suisse — dont la délégation était dirigée par l'ambassadeur Paul Ruegger — cette conférence avait une importance particulière, du fait qu'une résolution de l'assemblée générale des Nations Unies du 21 février 1957 avait donné à la conférence le mandat d'étudier et d'établir la situation juridique des Etats sans littoral maritime et de leur libre accès à la mer, sujet qui devait, naturellement, intéresser spécialement notre pays. Les autres pays sans littoral maritime (Autriche, Tchécoslovaquie, Luxembourg, Vatican, Hongrie, Saint-Marin, Bolivie, Laos, Paraguay, Népal, Afghanistan et Biélorussie) cherchèrent dès avant le début de la conférence à obtenir la collaboration de notre pays, dont la situation juridique leur semblait pouvoir servir de modèle. Le Conseil fédéral se résolut dès lors à donner suite au désir de quelques Etats enclavés et convoqua à Genève, pour les 10 au 15 février 1958, une conférence préliminaire des Etats sans littoral maritime, qui siégea sous la présidence du chef de la délégation suisse.

Un projet et un exposé des motifs, élaborés par la Commission de droit international de l'ONU, existaient déjà pour les autres problèmes du droit maritime à codifier. Il en allait autrement du statut juridique des pays sans littoral maritime, pour lequel les travaux préliminaires manquaient; les travaux de la conférence préliminaire — et ceux de la conférence principale — en furent rendus plus difficiles. Quelques Etats sans littoral demandèrent avec insistance la conclusion d'une vaste convention particulière, qui aurait indiqué tous les droits des Etats sans accès à la mer. D'autres Etats sans littoral partageaient l'avis de la Suisse, selon lequel les droits des pays enclavés devaient être établis en collaboration avec les Etats maritimes et dans le cadre de conventions générales, tandis que les réglementations régionales existantes, souvent fort divergentes et plus étendues, devaient être réservées. Certains Etats sans littoral essayèrent aussi d'obtenir sur le plan mondial, au moyen de la plateforme de l'ONU, ce qui leur avait été refusé par leurs voisins sur le plan bilatéral. Les prétentions de quelques-uns de ces Etats allèrent si loin que les Etats riverains, s'ils ne réagirent pas visiblement d'une manière négative, se cantonnèrent cependant dans une extrême réserve. Les efforts tendant à conclure une convention particulière exposaient au risque de voir la plupart des Etats maritimes refuser de ratifier cette convention et d'aboutir ainsi à un échec, dont les conséquences auraient également pu être préjudiciables à la situation juridique de la Suisse. Etant donnés les accords de transit conclus par la Suisse avec ses voisins, c'est-à-dire la convention de Genève de 1923 sur le statut des ports maritimes, la déclaration de Barcelone de 1921 sur la reconnaissance du droit au pavillon des Etats dépourvus de littoral maritime et plus spécialement la liberté de la navigation rhénane de Bâle à la mer libre garantie par les actes de Mannheim de 1868, il était à craindre qu'une convention particulière relative aux droits des Etats sans littoral signifiait un recul sur le plan mondial. En effet, les droits qu'il aurait été possible d'obtenir par une codification générale auraient été bien moins étendus que ceux dont la Suisse jouissait déjà du fait des accords susmentionnés. La position de la Suisse à la conférence préliminaire et à la conférence principale était rendue difficile par le fait, qu'elle devait

maintenir sa solidarité de principe avec les Etats enclavés sans pouvoir encourager des prétentions excessives.

Des débats animés firent ressortir les difficultés de cette situation, ce qui fait apparaître comme d'autant plus réjouissant le succès obtenu par la délégation suisse, qui réussit, vers la fin de la conférence, à faire adopter à l'unanimité, par les Etats riverains et par les Etats enclavés, une proposition d'entente établie sur de nouvelles bases. La proposition suisse était la suivante: les droits des Etats enclavés ne doivent pas être différents de ceux des Etats riverains dans les conventions sur la mer territoriale et sur la haute mer. L'adoption des conventions principales inclurait ainsi les droits des Etats enclavés et il n'y aurait plus à craindre de voir rejeter une convention particulière. En ce qui concerne le point très discuté d'un libre accès à la mer, il fallut faire admettre qu'il ne s'agissait pas là du principe de la liberté de la mer, mais bien de la liberté des transports sur terre. Ce principe de liberté n'entre en contact avec le droit maritime que lorsque l'Etat enclavé est obligé d'y avoir recours pour exercer son droit à la liberté de la mer. La liberté générale du transit doit, en outre, être fondée sur la réciprocité; elle ne peut pas être une servitude à la charge des Etats maritimes.

Pour régler ce point, la délégation suisse présenta un projet d'accord contenant une déclaration de principe ainsi qu'un «*pactum de contrahendo*». L'égalité de droits des Etats enclavés dans les ports de mer et leur droit d'accès furent en principe reconnus et les Etats enclavés furent invités à conclure, avec les Etats riverains les séparant de la mer, des accords permettant la mise en pratique de ce principe.

Les garanties internationales assurant à la Suisse le libre accès à la mer ont été universellement reconnues par cette nouvelle réglementation, sans que celle-ci porte atteinte à notre situation actuelle. Une ratification des conventions de Genève, que notre pays a signées, est indiquée, ne serait-ce que pour bénéficier de cette nouvelle confirmation, obtenue avec peine, du droit au pavillon suisse sur les mers.

### *1. Convention internationale du 29 avril 1958 sur la mer territoriale et la zone contiguë*

Jusqu'à présent, les 22 Etats suivants ont adhéré à cette convention: Australie, Bulgarie, Biélorussie, Cambodge, Tchécoslovaquie, Malaisie, Haïti, Hongrie, Israël, Madagascar, Nigéria, Portugal, Roumanie, Sénégal, Sierra Leone, Afrique du Sud, Ukraine, Union soviétique, Grande-Bretagne, Etats-Unis d'Amérique, Vénézuéla, République Dominicaine. Elle est entrée en vigueur le 10 septembre 1964.

Son objet principal est la codification de règles existantes et universellement reconnues du droit international; mais elle apporte également des solutions positives à des points jusque-là controversés. Si l'on en excepte les dispositions relatives à la largeur de la mer territoriale et au règlement de la question des baies dites «historiques», cette convention normalise dans une large mesure

et pour le temps de paix les prescriptions du droit international relatives aux eaux territoriales et à ce que l'on appelle «la zone contiguë».

La souveraineté de l'Etat riverain sur ses eaux territoriales est reconnue. Celle-ci s'étend également à l'espace aérien au-dessus de la mer territoriale, ainsi qu'au lit et au sous-sol de cette mer. Les méthodes servant à déterminer les limites de la mer territoriale sont fixées par la convention. Le principe selon lequel les navires de tous les Etats, riverains ou non, jouissent du droit de passage inoffensif dans la mer territoriale (art. 14 et suivants) peut être considéré comme l'élément essentiel de cette convention. Les compétences pénales et civiles de l'Etat riverain et de l'Etat du pavillon dont le navire exerce le droit de passage inoffensif sont également réglées.

La convention traite en outre la question de la zone «contiguë», dont les Etats riverains avaient fixé la largeur de façon diverse, selon les compétences de police qu'ils entendaient exercer. La convention prévoit que cette zone est une partie de la haute mer et qu'elle ne se trouve par conséquent pas sous la souveraineté de l'Etat riverain. Ce dernier ne peut exercer le contrôle nécessaire qu'en vue de prévenir des contraventions, sur son territoire ou dans sa mer territoriale, à ses droits de police douanière, fiscale, d'immigration ou sanitaire. La zone contiguë déterminée à cet effet ne peut cependant s'étendre au-delà de 12 milles à partir de la ligne de base qui sert de point de départ pour mesurer la largeur de la mer territoriale. Si cette dernière est déjà fixée à 12 milles, il ne peut y avoir place pour une zone contiguë.

Il ne fut malheureusement pas possible de régler de manière uniforme, par la convention, la largeur de la mer territoriale. Les divergences d'opinions entre les partisans de la zone classique des trois milles (1 mille marin = 1,852 km) et ceux d'une zone de 12 milles, désirée par de nombreux Etats, ne purent être aplanies.

Afin de trouver une solution à cette question non résolue lors de la première conférence, une seconde conférence fut convoquée par l'ONU. Elle eut lieu à Genève, du 17 mars au 26 avril 1960. La Suisse y était également représentée. Les partisans de la zone des trois milles, dont la plupart étaient des Etats ayant une importante flotte commerciale, se déclarèrent prêts à consentir d'appréciables concessions. Ils proposèrent la formule dite des «6+6 milles», selon laquelle les eaux territoriales auraient une largeur de 6 milles et la zone de pêche contiguë une largeur de 6 milles également. Les droits de pêche existants d'autres Etats dans cette zone devraient être maintenus pendant cinq ans encore. Cette proposition américano-canadienne fut adoptée en commission par 43 voix; 33 voix étaient contre et il y eut 12 abstentions. Lors de la mémorable séance plénière du 26 avril 1960, elle ne recueillit cependant que 54 voix; les 28 voix contre et les 5 abstentions ne permirent pas d'atteindre la majorité des deux tiers requise et la deuxième conférence de Genève sur le droit de la mer se termina ainsi par un échec sur ce point. Cependant, la convention de 1958 conserve toute sa valeur comme instrument de codification du droit international.

## 2. Convention internationale du 29 avril 1958 sur la haute mer

On entend par «haute mer» toutes les parties de la mer n'appartenant pas à la mer territoriale ou aux eaux intérieures d'un Etat. La haute mer étant ouverte à toutes les nations, aucun Etat ne peut légitimement prétendre en soumettre une partie quelconque à sa souveraineté.

C'est par ces mots que la convention définit la célèbre liberté de la haute mer et qu'elle la précise, de telle sorte que tant les Etats riverains que les Etats dépourvus de littoral sont assurés de jouir de la liberté de la navigation, de la liberté de la pêche, de la liberté de poser des câbles et des pipe-lines sous-marins et de la liberté de survol. A elle seule déjà, cette codification des libertés de la haute mer confirme l'importance de la convention.

Jusqu'à ce jour, les 29 Etats suivants ont adhéré à la convention: Afghanistan, Australie, Bulgarie, Biélorussie, République Centrafricaine, Tchécoslovaquie, Malaisie, Cambodge, Guatémala, Haïti, Hongrie, Indonésie, Israël, Luxembourg, Népal, Nigéria, Pologne, Portugal, Roumanie, Sénégal, Sierra Leone, Afrique du Sud, Ukraine, Union soviétique, Grande-Bretagne, Etats-Unis d'Amérique, Vénézuéla, République Dominicaine, Italie. C'est la première convention sur le droit de la mer de Genève qui est entrée en vigueur (30 septembre 1962).

La convention établit aussi le droit du libre accès à la mer des Etats dépourvus de littoral et leur droit à l'égalité de traitement dans les ports (art. 3). Tous les navires naviguant en haute mer sont soumis à la juridiction de l'Etat du pavillon. Le droit au pavillon est décrit d'une manière détaillée. La compétence pénale et disciplinaire en cas d'accident est fixée. Les règles internationales relatives à la piraterie sont codifiées. Le droit de poursuite (hot pursuit) est exactement défini.

Cette codification du droit international maritime de la haute mer est vaste et exhaustive. Elle contribue à la sécurité du droit sur les mers et est d'une importance considérable notamment pour les Etats sans littoral.

L'article 24 de la convention oblige tout Etat à édicter des règles visant à éviter la pollution des mers par les hydrocarbures répandus par les navires ou les pipe-lines, ou résultant de l'exploitation et de l'exploration du sol et du sous-sol sous-marins, en tenant compte des dispositions conventionnelles existant en la matière. Pour se conformer à cette obligation, la Suisse doit également adhérer, ainsi que nous le proposons ci-après, à la convention internationale pour la prévention de la pollution des eaux de la mer par les hydrocarbures de 1954/1962 et elle doit en même temps en déclarer les dispositions applicables en droit national, conformément à l'article 9 de l'ordonnance d'exécution de la loi sur la navigation maritime. Etant donnée sa situation d'Etat enclavé, la Suisse ne peut installer de pipe-line en haute mer sans l'autorisation d'un Etat côtier qui servirait de point de départ pour les canalisations; des prescriptions nationales particulières à cet égard ne sont donc pas nécessaires. Une entreprise de pompage qui est obligée d'avoir comme point de départ un Etat côtier sera tenue d'en observer les prescriptions relatives à la

pollution de la mer. Conformément à la convention sur le plateau continental, l'Etat riverain exerce ses droits de souveraineté en ce qui concerne l'exploitation et l'exploration, de telle sorte que ses prescriptions sont applicables. De ce fait, il n'est pas nécessaire qu'un Etat enclavé édicte des prescriptions additionnelles; si ses navires exercent une activité d'exploration, ils sont soumis de plein droit aux règles concernant la prévention de la pollution des eaux.

L'article 25 de la convention prescrit que tout Etat est tenu de prendre des mesures pour éviter la pollution des mers due à l'immersion de déchets radioactifs, en tenant compte de toutes normes et de toutes réglementations qui auront pu être élaborées par les organismes internationaux compétents. Une telle obligation n'entre en considération que pour ceux des navires suisses qui naviguent en haute mer, les Etats côtiers étant compétents pour les eaux territoriales. Les prescriptions internationales étant obligatoires, il n'est pas nécessaire d'inclure cette interdiction dans notre loi sur la navigation maritime. Il est donc préférable de faire usage de la compétence conférée par l'article 5, 2<sup>e</sup> alinéa, de ladite loi et de régler ce point dans l'ordonnance d'exécution. Il sera ainsi plus aisé de s'adapter aux circonstances et aux modifications intervenant dans la réglementation internationale. Les dispositions d'une ordonnance suisse ont la même valeur que celles d'une loi, de sorte que la Suisse satisfait ainsi aux obligations internationales. L'ordonnance d'exécution devra donc être complétée, étant entendu que les obligations qu'elle prévoit seront sanctionnées par l'article 130 de la loi sur la navigation maritime, qui réprime les infractions aux prescriptions de police maritime de la Suisse et de l'étranger.

Il en va différemment des obligations prévues par l'article 27 de la convention. Selon cet article, tout Etat est tenu de prendre les mesures législatives nécessaires afin que la rupture ou la détérioration, faite volontairement ou par négligence, d'un câble sous-marin, constitue une infraction passible de sanctions. D'après les principes généraux du droit suisse, de telles règles pénales doivent être insérées dans une loi. Un renvoi à une ordonnance pourrait s'appliquer tout au plus aux contraventions. Pour être conforme aux prescriptions de la convention, la législation suisse doit réprimer l'infraction en question. Un message concernant les modifications à apporter à des textes législatifs vous sera adressé séparément.

L'article 29 de la convention dispose que tout Etat est tenu de prendre les mesures législatives nécessaires afin que les propriétaires d'un câble ou d'un pipe-line soient astreints à indemniser les propriétaires des navires lorsque ces derniers ont dû sacrifier une ancre ou un autre engin pour ne pas endommager cette installation. L'existence d'un texte législatif concernant cette réparation civile ne serait nécessaire que dans le cas — des plus improbables — où un câble suisse serait posé dans la mer sans que son propriétaire soit soumis au droit de l'Etat riverain qui en est le point de départ. Aussi longtemps que de tels cas ne se présentent pas, il n'est pas nécessaire qu'un Etat enclavé édicte des prescriptions qui resteraient lettre morte, puisque c'est le droit de l'Etat riverain d'où partirait le câble qui serait applicable.

### 3. *Convention internationale du 29 avril 1958 sur la pêche et la conservation des ressources biologiques de la haute mer*

Si la convention sur la mer territoriale et la zone contiguë, de même que la convention sur la haute mer, codifient, en général, des prescriptions existantes du droit international, la troisième convention de Genève contient, en revanche, des dispositions nouvelles. Son seul lien avec les règles existantes réside dans le fait que ses dispositions se rapportent également à l'interdiction d'un emploi abusif de la liberté de la mer. Comme le mentionne son préambule, le développement de la technique moderne en matière d'exploitation des ressources biologiques de la mer, en augmentant les possibilités humaines de satisfaire aux besoins d'une population mondiale croissante, expose certaines de ces ressources au risque d'une exploitation excessive. Pour parer à ce danger, tous les Etats sont tenus de prendre les mesures nécessaires pour la conservation de ces ressources.

La convention confirme le droit qu'ont les nationaux et les navires de tous les Etats de se livrer à la pêche en haute mer. Les mesures de protection prévues dans la convention, de même que les accords bilatéraux existants, doivent cependant être respectés. Il n'est pas possible de trouver dans la convention quelles mesures doit prendre un Etat à l'égard de ses navires de pêche. Seul est décrit le but de ces mesures: la conservation des ressources biologiques de la mer; il est en outre précisé que les mesures devraient assurer un rendement optimum constant et porter au maximum les disponibilités en produits alimentaires marins.

Un Etat qui exerce seul son droit de pêche dans une région déterminée de la haute mer est tenu d'adopter les mesures nécessaires en vue de la conservation des poissons ou des autres ressources biologiques de la mer. Si plusieurs Etats se livrent à la pêche dans les mêmes régions, chacun d'eux peut exiger que des négociations soient entamées en vue de l'imposition de mesures communes. Si ces Etats ne peuvent parvenir à un accord, le différend sera soumis à une commission d'arbitrage. Les membres de cette commission seront nommés par le secrétaire général des Nations Unies, en consultation avec les Etats parties au différend ainsi qu'avec le président de la Cour internationale de justice et le directeur général de l'organisation des Nations Unies pour l'alimentation et l'agriculture. Les décisions qu'elle prend sont obligatoires pour les Etats en cause, conformément aux directives contenues dans la convention.

Si des Etats entreprennent de se livrer à la pêche dans une région où d'autres Etats, qui appliquent les dispositions conservatoires de la convention, s'y livrent déjà, les Etats premiers nommés sont tenus de se conformer également à ces prescriptions. Celles-ci ne devront cependant établir aucune discrimination en droit ou en fait. Tout Etat partie peut entamer une procédure d'arbitrage s'il désire une modification des prescriptions existantes. Aussi longtemps que la commission n'a pas pris de décision, les prescriptions en vigueur restent valables.

La convention autorise l'Etat riverain à prendre des mesures particulières dans toute partie de la haute mer adjacente à sa mer territoriale. Si d'autres Etats désirent se livrer à la pêche dans cette région, leur accord est également requis; si leur accord ne peut être obtenu, la procédure d'arbitrage peut être entamée.

Les 15 Etats suivants ont adhéré jusqu'à présent à la convention: Australie, Cambodge, Colombie, Malaisie, Haïti, Madagascar, Nigéria, Portugal, Sénégal, Sierra Leone, Afrique du Sud, Grande-Bretagne, Etats-Unis d'Amérique, Vénézuéla, République Dominicaine.

La Suisse, malgré sa situation d'Etat enclavé, a également le droit de se livrer à la pêche en haute mer, quand bien même elle n'en fait pas usage, et, probablement, n'en fera pas usage. La flotte suisse de haute mer est destinée en tout premier lieu à l'approvisionnement du pays. Seuls peuvent être inscrits dans le registre des navires suisses les bâtiments affectés au transport professionnel des personnes et des marchandises ou qui sont destinés à cette fin (art. 17, 1<sup>er</sup> al., de la loi). Les bateaux de pêche sont en principe destinés à la pêche et à titre accessoire seulement au transport des poissons pêchés; il ne s'agit donc pas là d'un transport de marchandises au sens de la loi sur la navigation maritime. L'inscription de bateaux de pêche dans le registre des navires suisses impliquerait donc une modification de la loi. Aussi longtemps que le besoin ne s'en fait pas sentir, une modification permettant cette inscription ne paraît pas nécessaire. Cela ne doit toutefois pas empêcher de donner à la Suisse dès maintenant la possibilité de ratifier la convention de Genève de 1958 sur les droits de la pêche, si les circonstances l'exigent. Il ne serait pas indiqué de rédiger un exposé des motifs justifiant la ratification de cette convention seulement à cette date et il est préférable que l'autorisation de la ratifier soit comprise dès maintenant dans l'autorisation générale de ratifier les autres conventions de Genève sur le droit de la mer.

Il est du reste dans l'intérêt de l'unité du droit maritime international que l'ensemble des conventions élaborées par la conférence de Genève soit ratifié par les Etats, mais aussi et surtout pour en faciliter l'entrée en vigueur. La Suisse a signé toutes les conventions de Genève; il est donc indiqué qu'elle les ratifie également dans leur totalité, et cela d'autant plus que notre pays porte un vif intérêt à la sécurité juridique dans tous les domaines du droit international.

#### *4. Convention internationale du 29 avril 1958 sur le plateau continental*

Cette convention, elle aussi, ne constitue pas une codification de droit international existant; elle présente au contraire, sous la forme conventionnelle, un droit nouveau. Le «plateau continental» (continental shelf) est une notion de droit qui date de cinquante ans à peine. Abstraction faite de quelques rares accords bilatéraux, elle ne reposait jusqu'à ce jour que sur les déclarations unilatérales de certains Etats et n'avait pas été consacrée par une reconnaissance

internationale générale. Désireux de pouvoir exploiter les ressources naturelles — surtout des hydrocarbures — du lit de la mer et du sous-sol des régions sous-marines, les Etats riverains se sont résolus à revendiquer, au-delà de leur mer territoriale, leurs droits sur le lit de la mer et son sous-sol. L'impulsion fut donnée par la déclaration du président des Etats-Unis d'Amérique du 28 septembre 1945, selon laquelle les ressources naturelles du lit de la mer et de son sous-sol adjacents au plateau continental des Etats-Unis sont soumis au droit souverain de l'Etat et se trouvent sous son contrôle. Depuis ce moment, les Etats sud-américains principalement ont affirmé leurs droits sur leur plateau continental, les portant même jusqu'à une largeur de 200 milles.

La nouvelle convention reconnaît, définit et décrit tout d'abord l'expression «plateau continental»; elle fixe ensuite les limites à l'exercice de ce droit, afin de maintenir la liberté de la mer. Le plateau continental ne comprend que le lit de la mer et le sous-sol des régions sous-marines adjacentes aux côtes situées en dehors de la mer territoriale jusqu'à une profondeur de 200 mètres ou au-delà de cette limite seulement jusqu'à point où cette plus grande profondeur des eaux permet encore l'exploitation des ressources naturelles. L'Etat riverain exerce des droits souverains sur le plateau continental aux fins de l'exploration de celui-ci et de l'exploitation de ses ressources naturelles, sans cependant posséder sur ce plateau un droit général de souveraineté.

La situation juridique des eaux surjacentes n'est pas évoquée; celles-ci continuent donc à faire partie de la haute mer. La liberté de la navigation n'est dès lors pas restreinte. Pour ces raisons, la convention présente également de l'importance pour les Etats qui, comme la Suisse, ne se livrent qu'à la navigation.

Jusqu'à présent, les 23 Etats suivants ont adhéré à cette convention: Australie, Bulgarie, Biélorussie, Cambodge, Colombie, Tchécoslovaquie, Danemark, Malaisie, Guatémala, Haïti, Israël, Madagascar, Pologne, Portugal, Roumanie, Sénégal, Afrique du Sud, Ukraine, Union soviétique, Etats-Unis d'Amérique, Vénézuéla, Royaume-Uni, République Dominicaine. Elle est donc entrée en vigueur.

##### *5. Protocole de signature facultative du 29 avril 1958 concernant le règlement obligatoire des différends*

Afin de compléter et de renforcer les conventions de Genève de 1958 sur le droit de la mer, un protocole relatif au règlement arbitral des différends a été élaboré et ouvert à la signature. Lors de la conférence, la Suisse était tout d'abord en faveur de l'obligation illimitée de faire régler par la voie juridique toutes les controverses relatives à l'interprétation et à l'application des conventions, conformément à la politique traditionnelle de notre pays qui consiste à soumettre à l'arbitrage le règlement des différends internationaux. Lorsqu'il se révéla que la proposition de rendre obligatoire la soumission de tels différends à la Cour internationale de justice ou à un tribunal arbitral n'avait aucune chance

d'obtenir la majorité des voix — ce que confirmèrent les votes — une proposition subsidiaire de la Suisse de rendre facultative l'adoption de ce protocole fut acceptée; de cette manière, la liaison entre les conventions codifiant le droit international coutumier et le principe du règlement arbitral était maintenu.

Aux termes de ce protocole facultatif — dont le texte correspond à la proposition suisse — les Etats signataires s'engagent à soumettre les différends relatifs à l'interprétation ou à l'application d'une convention de Genève sur le droit de la mer à la compétence de la Cour internationale de justice. Les parties peuvent également convenir, au lieu du recours à cette Cour, de soumettre leur différend à un tribunal d'arbitrage ou d'entamer une procédure de conciliation.

L'entrée en vigueur du protocole n'est subordonnée à aucun minimum de ratifications. A ce jour, il n'a été ratifié que par Haïti et le Portugal; la Malaisie y a adhéré. Dans l'espoir qu'il sera accepté par un grand nombre d'autres Etats, la Suisse devrait aller de l'avant et le ratifier dès maintenant, par quoi elle manifesterait sa volonté de voir régler par voie arbitrale tous les litiges d'ordre juridique sur le plan international.

\* \* \*

Les quatre conventions de Genève sur le droit de la mer entrent en vigueur le trentième jour qui suit la date du dépôt du vingt-deuxième instrument de ratification ou d'adhésion auprès du secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies. Ces conditions ne sont pas encore remplies pour la convention sur la pêche et la conservation des ressources biologiques de la haute mer.

Aucune des conventions ne peut être résiliée. Après expiration d'une période de cinq ans à partir de l'entrée en vigueur de la convention, une demande de révision peut être présentée par une partie contractante. L'assemblée générale des Nations Unies statue sur les mesures à prendre au sujet de cette demande. Le protocole relatif aux différends est également irrésiliable et est au bénéfice de la même durée de validité que les conventions elles-mêmes. Conformément à l'article 89, 4<sup>e</sup> alinéa, de la constitution fédérale, il s'agit là de traités internationaux, d'une durée illimitée. L'arrêté fédéral autorisant le Conseil fédéral à ratifier ces conventions est dès lors soumis au referendum facultatif.

## II

### **Les conventions de Bruxelles sur le droit de la mer de 1957 et 1961**

#### *1. La convention internationale du 10 octobre 1957 sur la limitation de la responsabilité des propriétaires de navires de mer*

La Suisse a adhéré à toutes les conventions sur le droit commercial maritime créées par le comité maritime international et la conférence diplomatique de Bruxelles sur le droit de la mer (énumérées sous chiffre II de l'introduction),

à l'exception de la convention internationale concernant la limitation de la responsabilité des propriétaires de navires de mer, du 25 août 1924; cette dernière ne fut pas adoptée de manière générale par le monde maritime, bien que la question de la responsabilité et de sa limitation constitue un problème essentiel du droit maritime. La convention de 1924 n'ayant pas été jugée satisfaisante, une nouvelle convention fut signée — par la Suisse également — en 1957, convention qui règle le problème de l'étendue de la responsabilité d'une manière mieux adaptée aux conditions modernes et aussi plus favorable pour le lésé.

Jusqu'à présent, la nouvelle convention a été acceptée par la Grande-Bretagne, la France, l'Espagne, le Ghana, la Suède, l'Algérie et la Finlande. Le Canada l'a incorporée dans son droit national. La République fédérale d'Allemagne, l'Italie, les Pays-Bas et autres Etats scandinaves ont entamé des procédures de ratification. On peut donc s'attendre que la convention sera bientôt universellement reconnue. Elle entrera en vigueur dès que dix Etats l'auront ratifiée, dont cinq Etats qui possèdent chacun un tonnage d'au moins un million de tonneaux de jauge brut.

La convention décrit les cas dans lesquels le propriétaire d'un navire de mer peut invoquer la clause de limitation de sa responsabilité. Cette limitation est exclue lorsqu'il y a faute personnelle du propriétaire. La responsabilité est limitée en un montant forfaitaire, de sorte que dans chaque cas, même si le navire ayant causé le dommage est perdu, le montant des indemnités fixées par la convention doit être payé. Une somme de 1000 francs-or par tonneau de jauge du navire est prévue pour les cas de dommages matériels; elle est de 3100 francs-or pour les dommages corporels. L'ensemble des indemnités, calculé selon la grandeur du navire, constitue le fonds de limitation, qui sera réparti entre les lésés proportionnellement au montant de leurs créances. Pour éviter des variations de cours, les montants indiqués en francs se rapportent à une unité désignée sous le nom de «franc Poincaré». Ce franc correspond à la valeur de 65 ½ milligrammes d'or au titre du 900/1000 de fin et figure dans la plupart des accords relatifs aux transports.

Actuellement, le montant des indemnités fixées par la convention s'élève à environ 280 francs suisses pour des dommages matériels et à environ 868 francs suisses pour des dommages corporels. Le droit maritime suisse en vigueur ne comporte qu'une limitation unique de responsabilité, qui s'élève à 500 francs par tonneau de jauge brut. Les dommages corporels entrent en concurrence avec les dommages matériels, alors que, selon la nouvelle convention, pour les dommages corporels est prévu un fonds de limitation spécial d'un montant trois fois plus élevé. Lorsque le propriétaire du navire aura constitué le fonds, aucun droit ne pourra plus être exercé, pour les mêmes créances, sur d'autres biens du propriétaire. Cette mesure est destinée à protéger le propriétaire du navire contre les actions, intentées dans plusieurs Etats, relatives à un seul et même dommage.

Le plus grand avantage offert par la convention réside dans le fait que la limitation de la responsabilité du propriétaire de navires est déterminée d'une manière uniforme et non pas selon les lois nationales du lieu où s'est produit l'événement. Ainsi, l'assurance de la responsabilité en est facilitée. La navigation maritime suisse ne peut pas se soustraire à cette unification du droit, et cela d'autant moins que nos unités naviguent constamment dans des ports étrangers et seraient exposées à la saisie selon le droit de ces Etats dans les cas où elles causeraient un dommage. Etant donné que nos navires utilisent principalement des ports d'Etats européens qui ont ratifié la convention ou qui sont sur le point de le faire, il importe que notre pays adhère également à cet accord international.

## *2. Convention internationale du 29 avril 1961 pour l'unification de certaines règles en matière de transport de passagers par mer*

Cette convention a été également signée par la Suisse. Elle entrera en vigueur dès qu'elle aura été ratifiée par deux Etats au moins. Les Etats européens ont entamé la procédure de ratification.

Bien que le nombre des passagers à bord de navires suisses soit restreint et occasionnel, la convention présente un certain intérêt pour notre pays; en effet, elle prévoit une responsabilité considérablement plus étendue au cas où un passager aurait été blessé ou tué. Dans la plupart des Etats, comme aussi dans le droit suisse des obligations, les parties à un contrat de passage sont au bénéfice de la liberté des contrats et le propriétaire de navires peut, dans les limites des articles 100 et 101 du code des obligations, restreindre considérablement sa responsabilité ou même l'exclure. Les entreprises de navigation font largement usage de cette possibilité dans le libellé de leurs billets de passage.

Par analogie à la convention relative au transport aérien international (convention de Varsovie) de 1929, la convention met le passager au bénéfice de la responsabilité obligatoire du transporteur et lui garantit une indemnité minimum de 250 000 francs-or (environ 70 000 francs suisses). L'unité monétaire a la même valeur-or que celle qui est prévue dans la convention sur la responsabilité. L'amélioration apportée par la convention consiste en premier lieu dans le fait qu'elle entraîne une unification du droit international. La responsabilité du transporteur à l'égard des passagers ne dépend plus du lieu du début ou de la fin du voyage, ni du pavillon du navire. La prescription du droit est réglée de manière uniforme et obligatoire et le passager est protégé contre les clauses contractuelles défavorables, touchant le for de l'action.

\* \* \*

Les deux conventions internationales dont il est question ci-dessus peuvent être dénoncées à tout moment par chacune des parties contractantes; cette dénonciation prend effet un an après la date de réception de la notification de dénonciation au gouvernement belge. Par conséquent, l'arrêté fédéral relatif à l'approbation de cet accord international n'est pas soumis au referendum facultatif.

## III

Conventions élaborées par les conférences de Londres  
sur le droit de la mer de 1960 et de 1954/19621. Convention internationale du 17 juin 1960  
pour la sauvegarde de la vie humaine en mer

a. Du 17 mai au 17 juin 1960 se tint à Londres la conférence internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer. C'était là la quatrième conférence de cette nature. La première avait été convoquée en 1914, mais, du fait de la première guerre mondiale, aucun résultat positif n'avait pu être enregistré. La seconde conférence élaborà, en 1929, une convention qui fut adoptée plus tard par la plupart des Etats maritimes. Elle traitait principalement de la construction et de l'armement des navires à passagers. Mais devant la nécessité croissante d'assurer également aux navires de charge et à leurs équipages une protection plus grande, une troisième conférence sur la sécurité fut convoquée à Londres en 1948. Elle termina ses travaux le 10 juin par la signature de la «Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer de 1948». Cette convention remplaçait celle de 1929 et tenait mieux compte que cette dernière des nécessités de sécurité pour les navires de charge également.

La Suisse n'était pas partie à la convention de 1929; elle ne s'était pas non plus déclarée liée par cette convention lorsque furent instituées, en 1941, des dispositions sur le pavillon suisse sur mer. Comme nous le mentionnions dans notre message du 11 décembre 1953, cela n'avait pas paru nécessaire parce que, d'une part, les belligérants s'écartaient largement, pendant la seconde guerre mondiale, des règles de la convention et que, d'autre part, on ne pensait, lors de la création de notre flotte, qu'aux navires de charge. (A l'heure actuelle, la flotte suisse ne comprend que des navires de charge, mais la loi sur la navigation maritime contient des dispositions qui n'excluent pas les transports de passagers). La Suisse a adhéré à la convention de 1948. Cette convention est probablement aujourd'hui l'instrument juridique le plus important dans le domaine de la navigation maritime; elle lie en pratique toutes les nations maritimes.

La convention de 1948 contribua sans doute pour une bonne part à la sécurité de la navigation. Les quelques collisions et incendies qui se produisirent au cours de ces dernières années et dont furent victimes des navires de charge et surtout des navires à passagers (le naufrage de l'*Andrea-Doria* joua un rôle important à cet égard), de même que les pertes de navires ensuite de chavirement ou de bris de la coque, démontrèrent la nécessité d'améliorer encore les règles de sécurité dans ce domaine. De plus, il y avait lieu de tenir compte des progrès techniques réalisés depuis 1948.

Dans ces conditions, le gouvernement britannique entreprit dès 1957 les travaux de révision de la convention de 1948. Une telle révision fut accueillie favorablement par les Etats maritimes. Dans l'intervalle, le 17 mars 1958, la conven-

tion relative à la création d'une organisation intergouvernementale consultative de la navigation maritime (IMCO) était entrée en vigueur. La convention sur la sécurité de 1948 avait en pratique désigné cette organisation comme son organe d'exécution. Ce fut dès lors l'IMCO, dont le siège est à Londres, qui patronna, en 1960, la quatrième conférence pour la sauvegarde de la vie humaine en mer.

La Suisse, une des plus petites nations maritimes sans organisation technique propre (les inspections techniques de nos navires, prévues par la convention sur la sécurité, étant effectuées pour notre compte par les services d'autres pays et les sociétés étrangères de classification), n'était pas représentée à la conférence de 1948. Mais en 1960, on considéra comme indiqué d'envoyer une délégation suisse à Londres. Bien que nous nous soyons rendus compte que notre pays ne pouvait guère apporter qu'une faible contribution aux travaux de la conférence, nous avons estimé qu'il pourrait être utile de les suivre de près, étant donné l'importance que les nouvelles dispositions pourraient avoir pour nos navires.

La conférence élaborera non seulement la nouvelle convention sur la sécurité de 1960, destinée à remplacer celle de 1948, mais elle revisa également les «règles pour prévenir les abordages en mer», de 1948. La Suisse a incorporé ces règles dans sa législation nationale (RO 1956, 1486). En outre, une série de recommandations furent élaborées. Ces recommandations, au nombre de 67, concernent principalement des domaines qui ne se prêtaient pas à une inclusion dans la convention, soit par suite de la diversité des prescriptions nationales, soit parce que des expériences suffisantes faisaient défaut. De l'avis de la conférence, ces domaines doivent être examinés d'une manière plus approfondie par l'IMCO ou éventuellement par les Etats contractants. En ce qui concerne plus particulièrement le problème des navires nucléaires, seules quelques règles de principe furent insérées dans la convention; elles furent complétées par un certain nombre de recommandations de la conférence.

Le 17 juin, jour de clôture de la conférence, la convention fut signée par 34 Etats, dont la Suisse, sous réserve de ratification. Neuf autres Etats la signèrent dans le délai subséquent d'un mois. Les délégués de l'Union soviétique, de la Bulgarie et de la Hongrie déclarèrent à cette occasion qu'ils ne se considéraient pas comme liés par certaines dispositions relatives au mode d'admission des navires à propulsion nucléaire et qu'ils les considéraient comme superflues.

Les 43 Etats signataires sont: l'Argentine, l'Australie, la Belgique, le Brésil, la Bulgarie, le Cameroun, le Canada, la Chine, le Danemark, la République fédérale d'Allemagne, la République Dominicaine, la Finlande, la France, la Grèce, l'Inde, l'Irlande, l'Islande, Israël, l'Italie, le Japon, la Yougoslavie, la Corée, Koweït, le Libéria, la Nouvelle-Zélande, les Pays-Bas, la Norvège, le Pakistan, le Panama, le Pérou, les Philippines, la Pologne, le Portugal, la Suède, la Suisse, l'Union des Républiques socialistes soviétiques, l'Espagne, la Tchécoslovaquie, la Hongrie, le Vénézuéla, la République Arabe Unie, le Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord, les Etats-Unis d'Amérique.

La nouvelle convention entrera en vigueur douze mois après son acceptation par quinze Etats au moins, dont celle de sept pays possédant chacun un tonnage global d'au moins un million de tonnes de jauge brute. Conformément à une recommandation de la conférence, les gouvernements parties doivent collaborer de telle sorte que leur dénonciation de la convention de 1948 devienne effective si possible un an après la date à laquelle la nouvelle convention entrera en vigueur.

La convention a été acceptée jusqu'à présent par les pays suivants : Haïti, Norvège, France, Vietnam, Ghana, Pérou, Etats-Unis d'Amérique, Madagascar, Maroc, Espagne, Grèce, Japon, Tunisie, Cuba, Paraguay, Algérie et Libéria. Elle entrera en vigueur le 26 mai 1965.

b. La convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer de 1960 constitue l'annexe A de l'acte final de la conférence. Les règles internationales révisées pour prévenir les abordages en mer, que la conférence a décidé de ne pas annexer à la convention, constituent l'annexe B de l'acte final. L'annexe C est constituée par les recommandations intéressantes les navires nucléaires, tandis que les autres recommandations figurent à l'annexe D de cet acte. (Les recommandations ne font pas partie intégrante de la convention et ne doivent par conséquent pas être ratifiées).

La convention se subdivise en une partie générale comprenant 14 articles et en 8 chapitres de «règles» contenant des prescriptions particulières. La structure de la convention est donc, dans ses grandes lignes, semblable à celle de 1948, dont elle reprend, d'ailleurs, l'essentiel.

La *partie générale* contient entre autres des dispositions relatives à la suspension des règles dans le cas d'une guerre ou d'autres hostilités (art. VI), à l'annulation de la convention de 1948 (art. VII), aux amendements (art. IX) et à l'entrée en vigueur (art. XI).

L'article XII prévoit que la nouvelle convention peut être dénoncée par l'un quelconque des gouvernements contractants à tout moment après l'expiration d'une période de cinq ans, comptée à partir de la date à laquelle la convention est entrée en vigueur pour ce gouvernement. L'arrêtés fédéral relatif à l'approbation de la convention n'est donc pas soumis au referendum facultatif.

*Au chapitre I (dispositions générales)* sont exposées, entre autres, les règles relatives à l'application, aux définitions, aux visites, aux certificats et aux accidents. Selon la règle 3, la convention ne s'applique, en général, qu'aux navires de charge de plus de 500 tonnes de jauge brute; les navires de pêche sont exclus. Cette exclusion est probablement due au fait que l'on a considéré la pêche comme une industrie, à laquelle les prescriptions nationales sont applicables.

Les visites de la coque, des machines et du matériel d'armement (à l'exception des engins de sauvetage) prévues à l'article 10 sont un élément nouveau par rapport à la convention de 1948. En conséquence, la production d'un

nouveau certificat est exigée, le «certificat de sécurité de construction pour navires de charge». Nous devons dès lors autoriser les sociétés de classification à procéder, en notre nom, aux visites prévues et à délivrer par la suite le certificat requis.

En outre, les navires de charge sont soumis, comme précédemment, aux visites suivantes:

Une visite annuelle des installations radiotélégraphiques et radiotéléphoniques (règle 9), à la suite de laquelle un certificat de sécurité radioélectrique (certificat de sécurité radiotélégraphique ou radiotéléphonique) doit être délivré (règle 12); sa validité est de douze mois (règle 13).

Tous les deux ans est prévue une inspection du matériel d'armement, c'est-à-dire des installations d'extinction d'incendie, des engins de sauvetage, des feux et signaux d'alarme (règle 8). Le certificat correspondant est appelé «certificat de sécurité du matériel d'armement» (règle 12); sa durée de validité est de 24 mois (règle 14).

Selon les règles 6 et 13, les visites et l'établissement de certificats concernant nos navires seront confiés, comme précédemment, aux sociétés de classification que nous avons reconnues ou à des organismes d'un autre Etat contractant que nous aurons mandatés à cet effet.

Les *chapitres II, III et IV* prévoient, à leur début, dans quelle mesure les règles de sécurité ne s'appliquent qu'aux navires nouvellement construits, c'est-à-dire à ceux dont la quille a été posée après l'entrée en vigueur de la convention, ou également à des navires déjà existants. Dans les commentaires qui vont suivre, nous nous bornerons à faire état des prescriptions relatives aux navires de charge, car il est fort improbable que des navires à passagers soient exploités sous pavillon suisse dans un proche avenir.

*Chapitre II, construction des navires.* C'est la première fois que sont édictées, pour les navires de charge, des prescriptions relatives aux installations électriques, aux appareils de propulsion et à la marche arrière. En ce qui concerne la protection contre l'incendie et la lutte contre le feu, les méthodes précédentes sont améliorées et de nouvelles rendues applicables à la construction de navires de charge d'une jauge brute supérieure à 4000 tonnes. Ces mesures traitent principalement des parties du navire qui doivent être construites en acier ou en un matériel incombustible, des cloisons et fermetures nécessaires devant pouvoir résister au feu ainsi que de l'utilisation de vernis et revêtements incombustibles.

*Chapitre III, engins de sauvetage, etc.* L'innovation la plus importante dans ce domaine est celle de l'admission d'engins de sauvetage pneumatiques. Le nombre des embarcations de sauvetage (à moteur et à rames) et celui des radeaux de sauvetage pneumatiques et des autres engins de sauvetage ont été fixés d'une manière nouvelle pour chaque type de navire. La capacité de transport maximum des embarcations de sauvetage a été limitée à 150 personnes.

Tous les canots pouvant contenir plus de 100 personnes doivent être munis d'un moteur (les moteurs à benzine ne sont plus tolérés). L'armement des embarcations de sauvetage est également amélioré.

En plus de la capacité prévue jusqu'à présent pour ses embarcations de sauvetage et qui est du double de l'effectif de l'équipage (le navire devant avoir sur chaque bord des embarcations pouvant contenir tout l'équipage), tout navire de charge doit être muni de radeaux de sauvetage pouvant recevoir la moitié du nombre total des personnes présentes à bord.

Outre l'exercice mensuel de sauvetage prévu à bord des navires de charge, un exercice supplémentaire doit avoir lieu après le départ d'un port, lorsque plus du quart de l'équipage aura été remplacé dans ce port.

*Chapitre IV, radiotélégraphie et radiotéléphonie.* Comme précédemment, les navires de charge d'une jauge brute supérieure à 1600 tonneaux doivent être munis d'une installation de radiotélégraphie. Les navires d'une jauge brute de 300 à 1600 tonneaux (précédemment à partir de 500 tonneaux) doivent être munis d'une installation de radiotéléphonie et d'un système d'alarme radiotéléphonique.

*Chapitre V, sécurité de la navigation.* Ces prescriptions, qui figuraient déjà dans la convention de 1948, ont été reprises presque sans changement.

La règle 2 impose au capitaine de navire se trouvant en présence d'un danger pour la navigation l'obligation d'en informer tous les navires se trouvant dans le voisinage ainsi que les stations côtières. D'autres prescriptions importantes concernent l'encouragement, par les gouvernements, des services météorologiques (règle 4), et le service de recherche des glaces dans l'Atlantique nord (règles 5 et 6).

Les prescriptions des règles 14 à 16 sur les aides à la navigation, le service de sauvetage et les signaux de sauvetage concernent uniquement les Etats riverains.

*Chapitre VI, transport de grains.* Le but de ces prescriptions est d'éviter le chavirement du navire par suite du ripage (déplacement) de la cargaison.

Les règles contenues dans la convention de 1948 ont été complétées et adaptées aux plus récentes expériences faites dans le domaine du transport de grains. Une innovation a été introduite en ce sens que l'on pourra renoncer à une partie des installations nécessaires au chargement de grains pour autant que la stabilité du navire demeure dans les limites prescrites (règle 4). Des normes particulières ont été fixées pour des navires particulièrement adaptés, appelés «bulkcarriers» (règle 12). L'approbation des plans de chargement des navires transportant du grain par les gouvernements contractants fait l'objet de la règle 15.

*Chapitre VII, transport de marchandises dangereuses.* Le but de ces prescriptions est de poser quelques principes destinés à assurer la sécurité du transport des marchandises dangereuses et à rendre ce transport possible sans en être empêché par des prescriptions nationales.

La classification des marchandises dangereuses qui se trouvait dans la convention de 1948 a été remplacée par une liste établie par une commission d'experts des Nations Unies et qui comprend, entre autres, les matières radioactives (règle 2). En outre, certaines règles régissent le mode d'emballage, l'étiquetage et l'arrimage des marchandises dangereuses, de même que les documents d'accompagnement et la désignation des marchandises dans les papiers de transport.

*Chapitre VIII, navires nucléaires.* En raison des risques que présente l'exploitation des navires propulsés par la force nucléaire, la conférence de 1960 reconnut la nécessité d'une réglementation internationale. Etant donné cependant qu'il faut s'attendre, au cours des prochaines années, à de nouvelles découvertes importantes de nature technique dans ce domaine, le texte de la convention se borne à quelques règles sur des questions de principe, telles que la protection contre les radiations, les mesures à prendre en cas d'accident, les inspections et les contrôles de même que la délivrance de certificats. Les détails techniques font l'objet de recommandations.

Il y a lieu de relever que les Etats contractants sont libres d'autoriser ou non un navire nucléaire à mouiller dans leurs ports. Un dossier dit «de sécurité» doit être établi pour chaque navire nucléaire et être mis à l'avance à la disposition des gouvernements contractants des ports dans lesquels le navire doit se rendre afin que ceux-ci puissent apprécier la sécurité des installations nucléaires et celle du navire.

*2. Convention internationale du 12 mai 1954  
sur la prévention de la pollution des eaux de la mer par les hydrocarbures,  
avec les amendements et compléments du 11 avril 1962*

a. Lorsqu'en 1954 le gouvernement britannique invita les Etats à participer à une conférence dont le but était l'élaboration d'une convention internationale sur la prévention de la pollution de la mer par les hydrocarbures, il présenta en même temps un rapport détaillé établi par une commission spéciale. Ce rapport exposait tout d'abord les causes de la pollution de la mer par les hydrocarbures. Cette pollution est causée surtout par le rejet à la mer du mélange d'eau et d'huile provenant du nettoyage des citernes des navires-citernes; un rôle important est également joué par le pompage des eaux huileuses contenues dans les soutes utilisées alternativement pour du combustible et de l'eau de lest par les navires affectés au transport de cargaisons sèches.

La pollution des eaux de la mer occasionne des dommages considérables aux Etats riverains, sans que le fait qu'elle soit proche ou éloignée de la côte joue, d'une façon générale, un rôle déterminant. Selon le rapport précité, l'huile rejetée dans une certaine zone du centre de l'Atlantique recouvre peu à peu une surface considérable de la mer d'un film très mince qui, en peu de mois, en raison du vent et des courants, finit par atteindre les îles britanniques. Une telle pollution a des effets de plus en plus néfastes pour les habitants des villes côtières et des lieux de villégiature. Des côtes entières ne peuvent presque plus

être utilisées pour les bains de mer ou comme point de départ des bateaux de pêche, les plages et les roches étant recouverts de résidus huileux. On constate en outre une disparition massive des oiseaux de mer.

La conférence précitée élabora la convention internationale sur la prévention de la pollution des eaux de la mer par les hydrocarbures, du 12 mai 1954. Cette dernière prévoit qu'il est interdit de rejeter à la mer, dans certaines zones, des hydrocarbures ou des mélanges d'hydrocarbures; de plus, des installations adéquates (pour la séparation des huiles, par exemple) devront être prévues à bord des navires et dans les ports mêmes.

Cette convention, au cours des premières années du moins, ne fut ratifiée qu'avec réticence par les Etats maritimes. Ce ne fut que le 26 juillet 1958 qu'elle put entrer en vigueur. Plusieurs Etats disposant d'une quantité importante de bateaux-citernes, tels que le Japon, la Grèce et l'URSS n'y ont pas encore adhéré. L'organisation intergouvernementale consultative de la navigation maritime (IMCO), qui a entre-temps assumé la gérance de la convention en lieu et place du gouvernement britannique, invita dès lors les Etats à prendre part à une nouvelle conférence, qui s'ouvrit à Londres le 26 mars 1962. Le but de cette conférence était de reprendre, dans son ensemble, l'examen du problème de la lutte contre la pollution des eaux de la mer par les hydrocarbures et de modifier en conséquence la convention de 1954 ou d'en élaborer une nouvelle.

La Suisse qui, du fait de sa situation d'Etat enclavé, n'a pas à subir les inconvénients décrits ci-dessus, ne pouvait cependant rester à l'écart des invitations qui lui furent adressées de participer aux conférences de 1954 et de 1962. Il y avait lieu de prendre en considération, notamment, le fait que nos navires pourraient contribuer, dans une certaine mesure, à l'accroissement du danger menaçant les Etats riverains. Notre pays se fit dès lors représenter par un observateur aux deux conférences. Nous démontrions par là l'intérêt que nous portons à la suppression de cette « peste noire » et, d'autre part, nous nous réservions la possibilité de nous distancer d'une convention qui impliquerait, à un certain degré, l'adoption par les armateurs suisses de mesures de protection trop onéreuses.

La conférence de 1962 renonça à créer une nouvelle convention. En revanche, elle élabora une série d'amendements à la convention de 1954, lesquels furent adoptés par les Etats contractants lors d'une séance distincte qui se tint le 11 avril 1962. Ces amendements, qui étaient destinés à faciliter l'adhésion des Etats demeurés encore à l'écart, ont été ratifiés jusqu'à ce jour par les Etats suivants: France, Suède, Pologne, Canada, Koweït, Norvège, Royaume-Uni, Pays-Bas et Danemark.

A l'époque de la conférence de Londres, les pays suivants étaient parties à la convention: Belgique, Canada, Danemark, Etats-Unis d'Amérique, Finlande, France, Islande, Irlande, Koweït, Libéria, Mexique, Norvège, Pays-Bas, Pologne, République fédérale d'Allemagne, Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord et Suède. L'Australie, le Ghana, la Jordanie, la République Arabe Unie, la République Dominicaine, le Panama, les Philippines, le Vénézuéla, l'Algérie et l'Italie y adhérèrent ultérieurement.

Comme le démontra la conférence de 1962, l'importance du problème de la pollution des eaux de la mer par les hydrocarbures a été universellement reconnue, car il ne concerne pas uniquement les Etats riverains. La conférence, à laquelle participaient tous les grands Etats maritimes, recommanda avec insistance aux gouvernements non seulement d'adhérer à la convention, mais également de faire tous leurs efforts pour obtenir le plus rapidement possible la promulgation d'une interdiction absolue du rejet à la mer d'hydrocarbures. Selon les déclarations de leurs délégations, on peut admettre que l'URSS et la Grèce adhéreront prochainement à la convention. Ainsi, la plus grande partie du tonnage mondial sera soumise aux prescriptions de la convention.

Dans ces conditions, l'adhésion de la Suisse se révèle opportune. Nous pouvons d'autant plus la recommander que notre pays n'a pas l'obligation d'établir des installations de réception dans les ports et que l'installation à faire sur les navires n'occasionneront pas de frais trop considérables à nos armateurs.

*b. La convention révisée* comprend 22 articles et 2 annexes.

L'article I donne la signification des expressions utilisées; ainsi sont définies, par exemple, les expressions «rejet» d'hydrocarbures, «huile diesel lourde», «mélange d'hydrocarbures», telles que les entend la convention.

L'article II dispose que la convention s'applique en principe à tous les navires naviguant sous le pavillon d'un Etat contractant (même s'il s'agit de navires de l'Etat). Une exception est faite principalement en faveur des navires-citernes dont la jauge brute est inférieure à 150 tonneaux, des autres navires dont la jauge brute est inférieure à 500 tonneaux, des navires de guerre et des navires utilisés pour la pêche à la baleine; cependant, les gouvernements contractants doivent s'engager à adopter les mesures appropriées pour que les prescriptions de la convention soient également appliquées aux navires qui ne sont pas visés par la convention.

Les navires naviguant actuellement sous pavillon suisse, à l'exception de deux petits bateaux-citernes affectés au transport du vin, seraient dès lors soumis aux dispositions de la convention.

L'article III est consacré aux zones d'interdiction dans lesquelles aucun navire-citerne n'est autorisé à rejeter des hydrocarbures ou des mélanges d'hydrocarbures. L'énumération de ces zones figure à l'annexe A. Elles s'étendent en principe sur une largeur de 50 milles à partir de la terre la plus proche. Cette limite est considérablement augmentée pour de nombreuses régions particulièrement exposées. C'est ainsi que la mer du Nord et la mer Baltique deviennent des zones d'interdiction, et à partir des côtes de la Norvège, de l'Islande, du Canada et des Etats contractants en Méditerranée la zone est fixée à 100 milles; elle a été portée au 40<sup>e</sup> degré de longitude ouest pour la Grande-Bretagne et la France.

Les navires autres que les navires-citernes (cargos) rejeteront aussi loin que possible de terre les mélanges d'hydrocarbures. A l'expiration d'un délai de trois ans suivant la date à laquelle la convention entrera en vigueur pour l'Etat

en cause, les prescriptions relatives aux zones d'interdiction s'appliqueront également aux navires autres que les navires-citernes, sauf lorsque le port de destination ne sera pas pourvu des installations de réception nécessaires.

Une disposition importante est celle selon laquelle les navires nouvellement construits d'une jauge brute supérieure à 20 000 tonneaux ne sont en aucun cas autorisés à rejeter des hydrocarbures. Ils devront être aménagés de telle sorte que les résidus d'huile puissent être conservés à bord.

Les articles IV et V sont relatifs aux exceptions. C'est ainsi que le rejet d'hydrocarbures et de mélanges d'hydrocarbures est autorisé pour assurer la propre sécurité d'un navire ou celle d'un autre navire, pour sauver des vies humaines en mer, par exemple.

L'article VI dispose que les gouvernements contractants ont l'obligation de punir les contraventions aux prescriptions relatives aux zones d'interdiction et à celles du registre des hydrocarbures. Il y a lieu de relever à ce sujet que l'ordonnance d'exécution de la loi sur la navigation maritime du 20 novembre 1956 traite dans sa seconde partie, sous chiffre II, de l'armement des navires de mer et que son article 9 déclare applicables en droit national suisse certaines conventions internationales. La délégation de compétence est fondée sur l'article 5, second alinéa, et particulièrement sur l'article 47 de la loi sur la navigation maritime. Il serait donc indiqué de compléter l'ordonnance de telle sorte que les règles de la nouvelle convention sur la prévention de la pollution des eaux de la mer par les hydrocarbures y soient incorporées. Il ne sera en conséquence pas nécessaire d'édicter de nouvelles dispositions pénales, ainsi que la convention demande aux gouvernements de le faire. En effet, les dispositions des articles 130, 131 et 132 de la loi sur la navigation maritime couvrent toutes les infractions aux prescriptions suisses et étrangères sur l'armement des navires et à celles qui concernent la police de la navigation et s'appliqueront ainsi aux nouvelles mesures relatives à la pollution des eaux.

Selon l'article VII, à l'expiration d'un délai d'un an après la date d'entrée en vigueur de la convention pour l'Etat en cause, tous les navires de cet Etat devront être munis de dispositifs permettant d'éviter que les fuites de fuel-oil ou d'huile diesel lourde ne parviennent dans les fonds de cale, à moins que des moyens efficaces (séparateurs d'huile, etc.) ne soient prévus pour éviter que les hydrocarbures de ces fonds de cale ne soient déchargés à la mer. Le transport de l'eau de lest dans les soutes à combustible sera, en principe, évité.

L'installation desdits appareils à bord des navires entraînera des frais pour les armateurs suisses. Ces frais ne seront cependant pas si élevés qu'ils ne puissent être assumés. Le prix d'un séparateur d'huile destiné à un gros cargo, par exemple, ne devrait pas dépasser 10 000 francs selon une estimation approximative; il faudrait naturellement y ajouter les frais d'installation. Il y a, du reste, lieu de relever qu'environ un tiers de nos navires sont déjà munis des installations requises.

L'article VIII traite des installations dont les Etats riverains doivent munir leurs ports pour recevoir les résidus d'hydrocarbures provenant des navires.

Ces installations de réception, qui représentent certainement une charge financière assez lourde pour les Etats riverains, doivent en principe être installées pour les cargos dans tous les ports.

L'article IX concerne le registre des hydrocarbures que tous les navires-citernes ainsi que tous autres navires utilisant des hydrocarbures comme combustible sont tenus de tenir. L'annexe B de la convention contient le modèle d'un tel registre.

L'article X indique la procédure à suivre par un gouvernement contractant en cas de contravention, par un navire d'un autre contractant, aux dispositions de la convention.

Les articles XI et suivants, qui constituent les prescriptions formelles de la convention, ont trait entre autres à l'obligation d'informer l'IMCO des prescriptions nationales spécifiques, au règlement des différends relatifs à l'interprétation de la convention, à l'acceptation et à l'entrée en vigueur de la convention ainsi qu'à la procédure d'amendement. En ce qui concerne les amendements, notons qu'aux termes de l'article XVI, il sera possible d'adapter la convention à des circonstances nouvelles sans qu'il soit nécessaire de convoquer une conférence à cet effet.

Selon l'article XVII, la convention peut être dénoncée par l'un quelconque des gouvernements contractants après l'expiration de la période de cinq ans suivant la date à laquelle la convention sera entrée en vigueur pour ce gouvernement. De ce fait, l'arrêté fédéral relatif à l'approbation de la convention n'est pas soumis au referendum facultatif.

Pour terminer, nous relèverons que la conférence de 1962 a adopté 15 résolutions. Ces résolutions recommandent aux gouvernements certaines mesures qui, si elles avaient été incluses dans la convention, auraient certainement retardé son acceptation par divers Etats (p. ex., celle qui recommande aux navires autres que les navires-citernes de respecter également, pendant la période de tolérance de trois ans, les prescriptions relatives aux zones d'interdiction). Une autre résolution a trait, comme mentionné plus haut, au désir de voir interdire dans un proche avenir tout rejet à la mer d'hydrocarbures. D'autres résolutions sont relatives à la coordination des recherches et à la constitution de commissions nationales chargées d'étudier le problème de la pollution des eaux de la mer par les hydrocarbures.

Ces recommandations n'ont, en elles-mêmes, aucun caractère obligatoire. Il y aura lieu d'examiner toutefois s'il ne serait pas possible d'en tenir compte dans une certaine mesure, à l'occasion du remaniement de l'article 9 de l'ordonnance d'exécution de la loi sur la navigation maritime.

Jusqu'à l'entrée en vigueur des modifications décidées lors de la conférence de 1962, le texte original de la convention du 12 mai 1954 gardera sa valeur intégrale. Les dispositions de 1954 sont reproduites, en annexe, avant celles de la convention modifiée. Elles donnent lieu aux remarques suivantes:

En général, les prescriptions contenues dans la convention non révisée sont, sur plusieurs points, moins strictes. En particulier, on peut relever qu'à l'article II les pétroliers de 150 à 500 tonnes de jauge brute ne sont pas encore visés. En ce qui concerne les régions de la mer où le rejet des hydrocarbures est interdit, des zones d'interdiction différentes sont prévues pour les pétroliers et les autres navires, tandis que la convention révisée prescrit les mêmes zones pour les deux catégories. En outre, le premier texte de la convention comporte des zones d'interdiction moins étendues. D'ailleurs, la disposition selon laquelle les navires d'une jauge brute supérieure à 20 000 tonneaux ne sont en aucun cas autorisés à rejeter des hydrocarbures n'existe pas encore. D'autre part, l'article VII ne prévoit pas encore que le transport de l'eau de lest dans les soutes à combustible doit être, en principe, évité. En ce qui concerne les installations capables de recevoir, dans les ports, les résidus, il est prévu que de telles installations doivent se trouver dans les «ports principaux» seulement et non — comme l'exige le nouveau texte de l'article VIII, — «dans tous les ports».

\* \* \*

Comme les conventions de Genève de 1958 sont soumises au referendum facultatif alors que celles de Bruxelles et de Londres y sont soustraites, la procédure d'adoption est différente pour les deux groupes de conventions, notamment en ce qui concerne l'exigence de la publication dans la *Feuille fédérale*.

La base constitutionnelle repose sur l'article 8 de la constitution fédérale, selon lequel la Confédération a le droit de conclure des traités avec l'étranger. La compétence de l'Assemblée fédérale est fondée sur l'article 85, 5<sup>e</sup> alinéa, de la constitution fédérale.

Veuillez agréer, Monsieur le Président et Messieurs, les assurances de notre haute considération.

Berne, le 14 mai 1965.

Au nom du Conseil fédéral suisse;

Le président de la Confédération,

**Tschudi**

Le chancelier de la Confédération,

**Ch. Oser**

(Projet)

**Arrêté fédéral**  
**approuvant diverses conventions internationales**  
**relatives à la navigation maritime**  
**(conventions de Genève de 1958)**

*L'Assemblée fédérale de la Confédération suisse,*

vu l'article 85, chiffre 5, de la constitution;

vu le message du Conseil fédéral du 14 mai 1965,

*arrête:*

Article premier

<sup>1</sup> Les conventions internationales suivantes signées par la Suisse à Genève le 29 avril 1958 lors de la conférence des Nations Unies sur le droit de la mer sont approuvées:

1. Convention internationale du 29 avril 1958 sur la mer territoriale et la zone contiguë;
2. Convention internationale du 29 avril 1958 sur la haute mer;
3. Convention internationale du 29 avril 1958 sur la pêche et la conservation des ressources biologiques de la haute mer;
4. Convention internationale du 29 avril 1958 sur le plateau continental;
5. Protocole de signature facultative du 29 avril 1958 concernant le règlement obligatoire des différends.

<sup>2</sup> Le Conseil fédéral est autorisé à ratifier ces conventions internationales.

Art. 2

Le présent arrêté est soumis aux dispositions de l'article 89, 4<sup>e</sup> alinéa, de la constitution fédérale concernant le referendum en matière de traités internationaux.

(Projet)

**Arrêté fédéral**  
**approuvant diverses conventions internationales**  
**relatives à la navigation maritime**  
**(conventions de Bruxelles de 1957 et 1961;**  
**conventions de Londres de 1960 et 1954/1962)**

*L'Assemblée fédérale de la Confédération suisse,*

vu l'article 85, chiffre 5, de la constitution;

vu le message du Conseil fédéral du 14 mai 1965,

*arrête:*

**Article premier**

<sup>1</sup> Les conventions internationales suivantes signées par la Suisse à Bruxelles lors des X<sup>e</sup> et XI<sup>e</sup> sessions de la conférence diplomatique sur le droit de la mer sont approuvées:

- a. Convention internationale du 10 octobre 1957 sur la limitation de la responsabilité des propriétaires de navires de mer;
- b. Convention internationale du 29 avril 1961 pour l'unification de certaines règles en matière de transport de passagers par mer.

Il en est de même pour la convention suivante, signée par la Suisse lors de la conférence de Londres de 1960 sur la sauvegarde de la vie humaine en mer:  
Convention internationale du 17 juin 1960 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer.

<sup>2</sup> Le Conseil fédéral est autorisé à ratifier ces conventions internationales.

**Art. 2**

Le Conseil fédéral est autorisé à notifier l'adhésion de la Suisse à la convention internationale du 12 mai 1954 pour la prévention de la pollution des eaux de la mer par les hydrocarbures, avec ses amendements et compléments du 11 avril 1962.

## **Convention sur la mer territoriale et la zone contiguë**

Les Etats parties à la présente Convention sont convenus des dispositions suivantes:

### *PREMIÈRE PARTIE*

#### **Mer territoriale**

#### SECTION I

#### DISPOSITIONS GÉNÉRALES

##### Article premier

1. La souveraineté de l'Etat s'étend, au-delà de son territoire et de ses eaux intérieures, à une zone de mer adjacente à ses côtes, désignée sous le nom de mer territoriale.

2. Cette souveraineté s'exerce dans les conditions fixées par les dispositions des présents articles et par les autres règles du droit international.

##### Article 2

La souveraineté de l'Etat riverain s'étend à l'espace aérien au-dessus de la mer territoriale, ainsi qu'au lit et au sous-sol de cette mer.

#### SECTION II

#### LIMITES DE LA MER TERRITORIALE

##### Article 3

Sauf disposition contraire des présents articles, la ligne de base normale servant à mesurer la largeur de la mer territoriale est la laisse de basse mer longeant la côte, telle qu'elle est indiquée sur les cartes marines à grande échelle reconnues officiellement par l'Etat riverain.

## Article 4

1. Dans les régions où la ligne côtière présente de profondes échancrures et indentations, ou s'il existe un chapelet d'îles le long de la côte, à proximité immédiate de celle-ci, la méthode des lignes de base droites reliant des points appropriés peut être adoptée pour le tracé de la ligne de base à partir de laquelle est mesurée la largeur de la mer territoriale.

2. Le tracé de ces lignes de base ne doit pas s'écarter de façon appréciable de la direction générale de la côte et les étendues de mer situées en deçà de ces lignes doivent être suffisamment liées au domaine terrestre pour être soumises au régime des eaux intérieures.

3. Les lignes de base ne sont pas tirées vers ou à partir des éminences découvertes à marée basse, à moins que des phares ou des installations similaires se trouvant en permanence au-dessus du niveau de la mer n'aient été construits sur ces éminences.

4. Dans les cas où la méthode des lignes de base droites s'applique conformément aux dispositions du paragraphe 1, il peut être tenu compte, pour la détermination de certaines lignes de base, des intérêts économiques propres à la région considérée et dont la réalité et l'importance sont clairement attestées par un long usage.

5. Le système des lignes de base droites ne peut être appliqué par un Etat de manière à couper de la haute mer la mer territoriale d'un autre Etat.

6. L'Etat riverain doit indiquer clairement les lignes de base droites sur des cartes marines, en assurant à celles-ci une publicité suffisante.

## Article 5

1. Les eaux situées du côté de la ligne de base de la mer territoriale qui fait face à la terre font partie des eaux intérieures de l'Etat.

2. Lorsque l'établissement d'une ligne de base droite conforme à l'article 4 a pour effet d'englober comme eaux intérieures des zones qui étaient précédemment considérées comme faisant partie de la mer territoriale ou de la haute mer, le droit de passage inoffensif prévu aux articles 14 à 23 s'applique à ces eaux.

## Article 6

La limite extérieure de la mer territoriale est constituée par une ligne dont chaque point est à une distance égale à la largeur de la mer territoriale du point le plus proche de la ligne de base.

## Article 7

1. Le présent article ne concerne que les baies dont un seul Etat est riverain.

2. Aux fins des présents articles, une baie est une échancrure bien marquée dont la pénétration dans les terres par rapport à sa largeur à l'ouverture est telle qu'elle contient des eaux cernées par la côte et constitue plus qu'une simple inflexion de la côte. Toutefois, une échancrure n'est considérée comme une baie qui si sa superficie est égale ou supérieure à celle d'un demi-cercle ayant pour diamètre la ligne tirée en travers de l'entrée de l'échancrure.

3. Aux fins de l'établissement des mesures, la superficie d'une échancrure est celle qui est comprise entre la laisse de basse mer autour du rivage de l'échancrure et une ligne tracée entre les laisses de basse mer de ses points d'entrée naturels. Lorsque, en raison de la présence d'îles, une échancrure a plus d'une entrée, le demi-cercle est tracé en prenant comme diamètre la somme des lignes fermant les différentes entrées. La superficie des îles situées à l'intérieur d'une échancrure est comprise dans la superficie totale de celle-ci.

4. Si la distance entre les laisses de basse mer des points d'entrée naturels d'une baie n'excède pas 24 milles, une ligne de démarcation peut-être tracée entre ces deux laisses de basse mer, et les eaux ainsi enfermées sont considérées comme eaux intérieures.

5. Lorsque la distance entre les laisses de basse mer des points d'entrée naturels d'une baie excède 24 milles, une ligne de base droite de 24 milles est tracée à l'intérieure de la baie, de manière à enfermer la superficie d'eau la plus grande qu'il soit possible de délimiter par une ligne de cette longueur.

6. Les dispositions précédentes ne s'appliquent pas aux baies dites «historiques», ni dans les cas où le système des lignes de base droites prévu par l'article 4 est appliqué.

#### Article 8

Aux fins de délimitation de la mer territoriale, les installations permanentes faisant partie intégrante du système portuaire qui s'avancent le plus vers le large sont considérées comme faisant partie de la côte.

#### Article 9

Les rades qui servent normalement au chargement, au déchargement et au mouillage des navires, et qui sans cela seraient situées, totalement ou en partie, en dehors du tracé général de la limite extérieure de la mer territoriale, seront comprises dans la mer territoriale. L'Etat riverain doit délimiter nettement ces rades et les indiquer sur les cartes marines avec leurs limites, qui doivent faire l'objet d'une publicité suffisante.

#### Article 10

1. Une île est une étendue naturelle de terre entourée d'eau qui reste découverte à marée haute.

2. La mer territoriale d'une île est mesurée conformément aux dispositions des présents articles.

### Article 11

1. Par hauts-fonds découvrants, il faut entendre les élévations naturelles de terrain qui sont entourées par la mer et découvertes à marée basse mais recouvertes à marée haute. Dans les cas où des hauts-fonds découvrants se trouvent, totalement ou partiellement, à une distance du continent ou d'une île ne dépassant pas la largeur de la mer territoriale, la laisse de basse mer sur ces fonds peut être prise comme ligne de base pour mesurer la largeur de la mer territoriale.

2. Dans les cas où les hauts-fonds découvrants se trouvent totalement à une distance du continent ou d'une île supérieure à la largeur de la mer territoriale, ils n'ont pas de mer territoriale propre.

### Article 12

1. Lorsque les côtes de deux Etats se font face ou sont limitrophes, aucun de ces Etats n'est en droit, à défaut d'accord contraire entre eux, d'étendre sa mer territoriale au-delà de la ligne médiane dont tous les points sont équidistants des points les plus proches des lignes de base à partir desquelles est mesurée la largeur de la mer territoriale de chacun des deux Etats. Les dispositions du présent paragraphe ne s'appliquent cependant pas dans le cas où, à raison de titres historiques ou d'autres circonstances spéciales, il est nécessaire de délimiter la mer territoriale des deux Etats autrement qu'il n'est prévu dans ces dispositions.

2. La ligne de démarcation entre les mers territoriales de deux Etats dont les côtes se font face ou sont limitrophes est tracée sur les cartes marines à grande échelle reconnues officiellement par les Etats riverains.

### Article 13

Si un fleuve se jette dans la mer sans former d'estuaire, la ligne de base est une ligne droite tracée à travers l'embouchure du fleuve entre les points limites de la marée basse sur les rives.

## SECTION III

### DROIT DE PASSAGE INOFFENSIF

#### SOUS-SECTION A

#### *Règles applicables à tous les navires*

### Article 14

1. Sous réserve des dispositions des présents articles, les navires de tous les Etats, riverains ou non de la mer, jouissent du droit de passage inoffensif dans la mer territoriale.

2. Le passage est le fait de naviguer dans la mer territoriale, soit pour la traverser sans entrer dans les eaux intérieures, soit pour se rendre dans les eaux intérieures, soit pour prendre le large en venant des eaux intérieures.

3. Le passage comprend le droit de stoppage et de mouillage, mais seulement dans la mesure où l'arrêt ou le mouillage constituent des incidents ordinaires de navigation ou s'imposent au navire en état de relâche forcée ou de détresse.

4. Le passage est inoffensif tant qu'il ne porte pas atteinte à la paix, au bon ordre ou à la sécurité de l'Etat riverain. Ce passage doit s'effectuer en conformité des présents articles et des autres règles du droit international.

5. Le passage des bateaux de pêche étrangers n'est pas considéré comme inoffensif si ces bateaux ne se conforment pas aux lois et règlements que l'Etat riverain peut édicter et publier en vue de leur interdire la pêche dans la mer territoriale.

6. Les navires sous-marins sont tenus de passer en surface et d'arborer leur pavillon

#### Article 15

1. L'Etat riverain ne doit pas entraver le passage inoffensif dans la mer territoriale.

2. L'Etat riverain est tenu de faire connaître de façon appropriée tous les dangers dont il a connaissance, qui menacent la navigation dans sa mer territoriale.

#### Article 16

1. L'Etat riverain peut prendre, dans sa mer territoriale, les mesures nécessaires pour empêcher tout passage qui n'est pas inoffensif.

2. En ce qui concerne les navires qui se rendent dans les eaux intérieures, l'Etat riverain a également le droit de prendre les mesures nécessaires pour prévenir toute violation des conditions auxquelles est subordonnée l'admission de ces navires dans lesdites eaux.

3. Sous réserve des dispositions du paragraphe 4, l'Etat riverain peut, sans établir de discrimination entre les navires étrangers, suspendre temporairement, dans des zones déterminées de sa mer territoriale, l'exercice du droit de passage inoffensif de navires étrangers si cette suspension est indispensable pour la protection de sa sécurité. La suspension ne prendra effet qu'après avoir été dûment publié.

4. Le passage inoffensif des navires étrangers ne peut être suspendu dans les détroits qui, mettant en communication une partie de la haute mer avec une autre partie de la haute mer ou avec la mer territoriale d'un Etat étranger, servent à la navigation internationale.

#### Article 17

Les navires étrangers qui exercent le droit de passage inoffensif doivent se conformer aux lois et règlements édictés par l'Etat riverain en conformité avec les présents articles et les autres règles du droit international et, en particulier, aux lois et règlements concernant les transports et la navigation.

## SOUS-SÉCTION B

*Règles applicables aux navires de commerce*

## Article 18

1. Il ne peut être perçu de taxes sur les navires étrangers à raison de leur simple passage dans la mer territoriale.
2. Des taxes ne peuvent être perçues sur un navire étranger passant dans la mer territoriale qu'en rémunération de services déterminés rendus à ce navire. Ces taxes sont perçues sans discrimination.

## Article 19

1. La juridiction pénale de l'Etat riverain ne devrait pas être exercée à bord d'un navire étranger passant dans la mer territoriale, pour l'arrestation d'une personne ou l'exécution d'actes d'instruction à raison d'une infraction pénale commise à bord de ce navire lors du passage, sauf dans l'un ou l'autre des cas ci-après:
  - a. Si les conséquences de l'infraction s'étendent à l'Etat riverain;
  - b. Si l'infraction est de nature à troubler la paix publique du pays ou le bon ordre dans la mer territoriale;
  - c. Si l'assistance des autorités locales a été demandée par le capitaine du navire ou par le consul de l'Etat dont le navire bat pavillon; ou
  - d. Si des mesures sont nécessaires pour la répression du trafic illicite des stupéfiants.
2. Les dispositions ci-dessus ne portent pas atteinte au droit de l'Etat riverain de prendre toutes mesures autorisées par sa législation en vue de procéder à des arrestations ou à des actes d'instruction à bord d'un navire étranger qui passe dans la mer territoriale en provenance des eaux intérieures.
3. Dans les cas prévus aux paragraphes 1 et 2 du présent article, l'Etat riverain doit, si le capitaine le demande, aviser l'autorité consulaire de l'Etat du pavillon avant de prendre des mesures quelconques, et faciliter le contact entre cette autorité et l'équipage du navire. En cas de nécessité urgente, cette notification peut être faite pendant que les mesures sont en cours d'exécution.
4. En examinant si l'arrestation doit être faite, et de quelle façon, l'autorité locale doit tenir compte des intérêts de la navigation.
5. L'Etat riverain ne peut prendre aucune mesure à bord d'un navire étranger qui passe dans la mer territoriale, en vue de procéder à une arrestation ou à des actes d'instruction à raison d'une infraction pénale commise avant l'entrée du navire dans la mer territoriale, si le navire, en provenance d'un port étranger, ne fait que passer dans la mer territoriale, sans entrer dans les eaux intérieures.

## Article 20

1. L'Etat riverain ne devrait ni arrêter ni dérouter un navire étranger passant dans la mer territoriale pour l'exercice de la juridiction civile à l'égard d'une personne se trouvant à bord.

2. L'Etat riverain ne peut pratiquer, à l'égard de ce navire, de mesures d'exécution ou de mesures conservatoires en matière civile que si ces mesures sont prises à raison d'obligations assumées ou de responsabilités encourues par ledit navire au cours ou en vue de la navigation lors de ce passage dans les eaux de l'Etat riverain.

3. Les dispositions du paragraphe précédent ne portent atteinte au droit de l'Etat riverain de prendre les mesures d'exécution ou les mesures conservatoires en matière civile que peut autoriser sa législation, à l'égard d'un navire étranger qui stationne dans la mer territoriale, ou qui passe dans la mer territoriale en provenance des eaux intérieures.

## SOUS-SECTION C

### *Règles applicables aux navires d'Etat autres que les navires de guerre*

#### Article 21

Les règles prévues aux sous-sections A et B s'appliquent également aux navires d'Etat affectés à des fins commerciales.

#### Article 22

1. Les règles prévues à la sous-section A et à l'article 18 s'appliquent aux navires d'Etat affectés à des fins non commerciales.

2. A l'exception des dispositions auxquelles se réfère le paragraphe précédent, aucune disposition des présents articles ne porte atteinte aux immunités dont jouissent ces navires en vertu desdits articles ou des autres règles du droit international.

## SOUS-SECTION D

### *Règle applicable aux navires de guerre*

#### Article 23

En cas d'inobservation par un navire de guerre des règles de l'Etat riverain sur le passage dans la mer territoriale, et faute par ce navire de tenir compte de l'invitation qui lui serait adressée de s'y conformer, l'Etat riverain peut exiger la sortie du navire hors de la mer territoriale.

## DEUXIÈME PARTIE

### Zone contiguë

#### Article 24

1. Sur une zone de la haute mer contiguë à sa mer territoriale, l'Etat riverain peut exercer le contrôle nécessaire en vue:

- a. De prévenir les contraventions à ses lois de police douanière, fiscale, sanitaire ou d'immigration sur son territoire ou dans sa mer territoriale;
- b. De réprimer les contraventions à ces mêmes lois, commises sur son territoire ou dans sa mer territoriale.

2. La zone contiguë ne peut s'étendre au-delà de 12 milles à partir de la ligne de base qui sert de point de départ pour mesurer la largeur de la mer territoriale.

3. Lorsque les côtes de deux Etats sont adjacentes ou se font face, aucun de ces deux Etats n'aura le droit, à défaut d'accord contraire entre eux, d'étendre sa zone contiguë au-delà de la ligne médiane dont chaque point est équidistant des points les plus proches des lignes de base à partir desquelles est mesurée la largeur de la mer territoriale de chacun de ces Etats.

## TROISIÈME PARTIE

### Articles finals

#### Article 25

Les dispositions de la présente Convention ne portent pas atteinte aux conventions ou aux autres accords internationaux en vigueur dans les rapports entre Etats parties à ces conventions ou accords.

#### Article 26

La présente Convention sera, jusqu'au 31 octobre 1958, ouverte à la signature de tous les Etats Membres de l'Organisation des Nations Unies ou d'une institution spécialisée, ainsi que de tout autre Etat invité par l'Assemblée générale de l'Organisation des Nations Unies à devenir partie à la Convention.

#### Article 27

La présente Convention sera ratifiée. Les instruments de ratification seront déposés auprès du Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies.

### Article 28

La présente Convention sera ouverte à l'adhésion de tout Etat appartenant à l'une des catégories mentionnées à l'article 26. Les instruments d'adhésion seront déposés auprès du Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies.

### Article 29

1. La présente Convention entrera en vigueur le trentième jour qui suivra la date du dépôt auprès du Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies du vingt-deuxième instrument de ratification ou d'adhésion.

2. Pour chacun des Etats qui ratifieront la Convention ou y adhéreront après le dépôt du vingt-deuxième instrument de ratification ou d'adhésion, la Convention entrera en vigueur le trentième jour après le dépôt par cet Etat de son instrument de ratification ou d'adhésion.

### Article 30

1. Après expiration d'une période de cinq ans à partir de la date à laquelle la présente Convention entrera en vigueur, une demande de révision de la Convention peut être formulée en tout temps, par toute partie contractante, par voie de notification écrite adressée au Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies.

2. L'Assemblée générale de l'Organisation des Nations Unies statue sur les mesures à prendre, le cas échéant, au sujet de cette demande.

### Article 31

Le Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies notifie à tous les Etats Membres de l'Organisation et aux autres Etats visés à l'article 26:

- a. Les signatures apposées à la présente Convention et le dépôt des instruments de ratification ou d'adhésion, conformément aux articles 26, 27 et 28;
- b. La date à laquelle la présente Convention entrera en vigueur, conformément à l'article 29;
- c. Les demandes de révision présentées conformément à l'article 30.

### Article 32

L'original de la présente Convention, dont les textes anglais, chinois, espagnol, français et russe font également foi, sera déposé auprès du Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies, qui en fera tenir copie certifiée conforme à tous les Etats visés à l'article 26.

En foi de quoi les plénipotentiaires soussignés, dûment autorisés par leurs gouvernements respectifs, ont signé la présente Convention.

Fait à Genève, le vingt-neuf avril mil neuf cent cinquante-huit.

## Convention sur la haute mer

Les Etats parties à la présente Convention,

Désireux de codifier les règles du droit international relatives à la haute mer,

Reconnaissant que les dispositions ci-après, adoptées par la Conférence des Nations Unies sur le droit de la mer, tenue à Genève du 24 février au 27 avril 1958, sont pour l'essentiel déclaratoires de principes établis du droit international,

Sont convenus des dispositions suivantes:

### Article premier

On entend par «haute mer» toutes les parties de la mer territoriale ou aux eaux intérieures d'un Etat.

### Article 2

La haute mer étant ouverte à toutes les nations, aucun Etat ne peut légitimement prétendre en soumettre une partie quelconque à sa souveraineté. La liberté de la haute mer s'exerce dans les conditions que déterminent les présents articles et les autres règles du droit international. Elle comporte notamment, pour les Etats riverains ou non de la mer:

1. La liberté de la navigation;
2. La liberté de la pêche;
3. La liberté d'y poser des câbles et des pipe-lines sous-marins;
4. La liberté de la survoler.

Ces libertés, ainsi que les autres libertés reconnues par les principes généraux du droit international, sont exercées par tous les Etats en tenant raisonnablement compte de l'intérêt que la liberté de la haute mer présente pour les autres Etats.

### Article 3

1. Pour jouir des libertés de la mer à l'égal des Etats riverains de la mer, les Etats dépourvus de littoral devraient accéder librement à la mer. A cet effet, les Etats situés entre la mer et un Etat dépourvu de littoral accorderont, d'une commune entente et en conformité avec les conventions internationales en vigueur:

- a. A l'Etat dépourvu de littoral, sur une base de réciprocité, le libre transit à travers leur territoire;
- b. Aux navires arborant le pavillon de cet Etat un traitement égal à celui de leurs propres navires ou des navires de n'importe quel autre Etat, en ce qui concerne l'accès aux ports maritimes et leur utilisation.

2. Les Etats situés entre la mer et un Etat dépourvu de littoral régleront, d'un commun accord avec celui-ci, en tenant compte des droits de l'Etat riverain ou de transit et des particularités de l'Etat sans littoral, toutes questions relatives à la liberté de transit et à l'égalité de traitement dans les ports, au cas où ces Etats ne seraient pas déjà parties aux conventions internationales en vigueur.

#### Article 4

Tous les Etats, riverains ou non de la mer, ont le droit de faire naviguer en haute mer des navires arborant leur pavillon.

#### Article 5

1. Chaque Etat fixe les conditions auxquelles il accorde sa nationalité aux navires ainsi que les conditions d'immatriculation et du droit de battre son pavillon. Les navires possèdent la nationalité de l'Etat dont ils sont autorisés à battre pavillon. Il doit exister un lien substantiel entre l'Etat et le navire; l'Etat doit notamment exercer effectivement sa juridiction et son contrôle, dans les domaines technique, administratif et social, sur les navires battant son pavillon.

2. Chaque Etat délivre aux navires auxquels il a accordé le droit de battre son pavillon des documents à cet effet.

#### Article 6

1. Les navires naviguent sous le pavillon d'un seul Etat et se trouvent soumis, sauf dans les cas exceptionnels expressément prévus par les traités internationaux ou par les présents articles, à sa juridiction exclusive en haute mer. Aucun changement de pavillon ne peut intervenir au cours d'un voyage ou d'une escale, sauf en cas de transfert réel de la propriété ou de changement de l'immatriculation.

2. Un navire naviguant sous les pavillons de deux ou plusieurs Etats, dont il fait usage à sa convenance, ne peut se prévaloir, vis-à-vis de tout Etat tiers, d'aucune de ces nationalités, et peut être assimilé à un navire sans nationalité.

#### Article 7

Les dispositions des articles précédents ne préjugent en rien la question des navires affectés au service officiel d'une organisation intergouvernementale battant pavillon de l'organisation.

### Article 8

1. Les navires de guerre jouissent en haute mer d'une immunité complète de juridiction de la part d'Etats autres que l'Etat du pavillon.

2. Aux fins des présents articles, l'expression «navire de guerre» désigne un navire appartenant à la marine de guerre d'un Etat et portant les signes extérieurs distinctifs des navires de guerre de sa nationalité. Le commandant doit être au service de l'Etat, son nom doit figurer sur la liste des officiers de la flotte militaire, et l'équipage doit être soumis aux règles de la discipline militaire.

### Article 9

Les navires appartenant à un Etat ou exploités par lui et affectés seulement à un service gouvernemental non commercial jouissent, en haute mer, d'une immunité complète de juridiction de la part d'Etats autres que l'Etat du pavillon.

### Article 10

1. Tout Etat est tenu de prendre à l'égard des navires arborant son pavillon les mesures nécessaires pour assurer la sécurité en mer, notamment en ce qui concerne:

- a. L'emploi des signaux, l'entretien des communications et la prévention des abordages;
- b. La composition et les conditions de travail des équipages, en tenant compte des instruments internationaux applicables en matière de travail;
- c. La construction et l'armement du navire et son aptitude à tenir la mer.

2. En prescrivant ces mesures, chaque Etat est tenu de se conformer aux normes internationales généralement acceptées et de prendre toutes les dispositions nécessaires pour en assurer le respect.

### Article 11

1. En cas d'abordage ou de tout autre événement de navigation concernant un navire en haute mer, de nature à engager la responsabilité pénale ou disciplinaire du capitaine ou de toute autre personne au service du navire, aucune poursuite pénale ou disciplinaire ne peut être intentée contre ces personnes que devant les autorités judiciaires ou administratives, soit de l'Etat du pavillon, soit de l'Etat dont ces personnes ont la nationalité.

2. En matière disciplinaire, l'Etat qui a délivré un brevet de commandement ou un certificat de capacité est seul compétent pour prononcer, après procédure régulière de droit, le retrait de ces titres, même si le titulaire n'a pas la nationalité de l'Etat de délivrance.

3. Aucune saisie ou retenue du navire ne peut être ordonnée, même pour des mesures d'instruction, par des autorités autres que celles de l'Etat du pavillon.

### Article 12

1. Tout Etat est tenu d'obliger le capitaine d'un navire naviguant sous son pavillon, autant que le capitaine peut le faire sans danger sérieux pour le navire, l'équipage ou les passagers:

- a. A prêter assistance à toute personne trouvée en mer en danger de se perdre;
- b. A se porter à toute la vitesse possible au secours des personnes en détresse, s'il est informé de leur besoin d'assistance, dans la mesure où l'on peut raisonnablement compter sur cette action de sa part;
- c. Après un abordage, à prêter assistance à l'autre navire, à son équipage et à ses passagers, et, dans la mesure du possible, à indiquer à l'autre navire le nom de son propre navire, son port d'enregistrement et le port le plus proche qu'il touchera.

2. Tous les Etats riverains favoriseront la création et l'entretien d'un service adéquat et efficace de recherche et de sauvetage pour assurer la sécurité en mer et au-dessus de la mer, et concluront à cette fin, le cas échéant, des accords régionaux de coopération mutuelle avec les Etats voisins.

### Article 13

Tout Etat est tenu de prendre des mesures efficaces pour empêcher et punir le transport des esclaves sur les navires autorisés à arborer son pavillon et pour empêcher l'usurpation de son pavillon à cette fin. Tout esclave qui se réfugie sur un navire, quel que soit son pavillon, est libre *ipso facto*.

### Article 14

Tous les Etats doivent coopérer dans toute la mesure du possible à la répression de la piraterie en haute mer ou en tout autre endroit ne relevant de la juridiction d'aucun Etat.

### Article 15

Constituent la piraterie les actes ci-après énumérés:

1. Tout acte illégitime de violence, de détention, ou toute déprédation commis pour des buts personnels par l'équipage ou les passagers d'un navire privé ou d'un aéronef privé, et dirigés:
  - a. En haute mer, contre un autre navire ou aéronef, ou contre des personnes ou des biens à leur bord;
  - b. Contre un navire ou aéronef, des personnes ou des biens dans un lieu ne relevant de la juridiction d'aucun Etat;
2. Tous actes de participation volontaire à l'utilisation d'un navire ou d'un aéronef, lorsque celui qui les commet a connaissance de faits conférant à ce navire ou à cet aéronef le caractère d'un navire ou d'un aéronef pirate;
3. Toute action ayant pour but d'inciter à commettre des actes définis aux alinéas 1 et 2 du présent article, ou entreprise avec l'intention de les faciliter.

## Article 16

Les actes de piraterie, tels qu'ils sont définis à l'article 15, perpétrés par un navire de guerre ou un navire d'Etat ou un aéronef d'Etat dont l'équipage mutiné s'est rendu maître, sont assimilés à des actes commis par un navire privé.

## Article 17

Sont considérés comme navires ou aéronefs pirates les navires ou aéronefs destinés, par les personnes sous le contrôle desquelles ils se trouvent effectivement, à commettre l'un des actes visés à l'article 15. Il en est de même des navires ou aéronefs qui ont servi à commettre de tels actes, tant qu'ils demeurent sous le contrôle des personnes coupables de ces actes.

## Article 18

Un navire ou aéronef peut conserver sa nationalité malgré sa transformation en navire ou aéronef pirate. La conservation ou la perte de la nationalité sont déterminées conformément à la loi de l'Etat qui avait conféré cette nationalité.

## Article 19

Tout Etat peut saisir un navire ou un aéronef pirate, ou un navire capturé à la suite d'actes de piraterie et qui est au pouvoir de pirates, et appréhender les personnes et saisir les biens se trouvant à bord dudit navire ou aéronef, en haute mer ou en tout autre lieu ne relevant de la juridiction d'aucun Etat. Les tribunaux de l'Etat qui a opéré la saisie peuvent se prononcer sur les peines à infliger, ainsi que sur les mesures à prendre en ce qui concerne les navires, les aéronefs ou les biens, réserve faite des droits de tierces personnes de bonne foi.

## Article 20

Lorsque la saisie d'un navire ou aéronef suspect de piraterie a été effectuée sans motif suffisant, l'Etat qui a appréhendé le navire ou l'aéronef est responsable vis-à-vis de l'Etat dont le navire ou l'aéronef a la nationalité, de toute perte ou de tout dommage causés par la capture.

## Article 21

Toute saisie pour cause de piraterie ne peut être exécutée que par des navires de guerre ou des aéronefs militaires, ou par d'autres navires ou aéronefs affectés à un service public et autorisés à cet effet.

## Article 22

1. Sauf dans les cas où les actes d'ingérence sont fondés sur des pouvoirs accordés par traité, un navire de guerre rencontrant en haute mer un navire de commerce étranger ne peut l'arraisonner à moins qu'il n'y ait un motif sérieux de penser :

- a. Que ledit navire se livre à la piraterie; ou
- b. Que le navire se livre à la traite des esclaves; ou
- c. Que le navire, arborant un pavillon étranger ou refusant de hisser son pavillon, est en réalité un navire ayant la même nationalité que le navire de guerre.

2. Dans les cas prévus aux alinéas *a*, *b* et *c*, le navire de guerre peut procéder à la vérification des titres autorisant le port du pavillon. A cette fin, il peut envoyer une embarcation, sous le commandement d'un officier, au navire suspect. Si, après vérification des papiers, les soupçons subsistent, il peut procéder à un examen ultérieur à bord du navire, qui doit être effectué avec tous les égards possibles.

3. Si les soupçons ne se trouvent pas fondés, et que le navire arrêté n'ait commis aucun acte les justifiant, il doit être indemnisé de toute perte ou de tout dommage.

### Article 23

1. La poursuite d'un navire étranger peut être engagée si les autorités compétentes de l'Etat riverain ont de bonnes raisons de penser que ce navire a contrevenu aux lois et règlements de cet Etat. Cette poursuite doit commencer lorsque le navire étranger ou une de ses embarcations se trouve dans les eaux intérieures, dans la mer territoriale ou dans la zone contiguë de l'Etat poursuivant et ne peut être continuée au-delà des limites de la mer territoriale ou de la zone contiguë qu'à condition de ne pas avoir été interrompue. Il n'est pas nécessaire que le navire qui ordonne de stopper à un navire étranger naviguant dans la mer territoriale ou dans la zone contiguë s'y trouve également au moment de la réception dudit ordre par le navire intéressé. Si le navire étranger se trouve dans une zone contiguë telle qu'elle est définie à l'article 24 de la Convention sur la mer territoriale et la zone contiguë, la poursuite ne peut être entamée que pour cause de violation des droits que l'institution de ladite zone avait pour objet de protéger.

2. Le droit de poursuite cesse dès que le navire poursuivi entre dans la mer territoriale du pays auquel il appartient ou dans celle d'une tierce puissance.

3. La poursuite n'est considérée comme étant commencée qu'à condition que le navire poursuivant se soit assuré, par les moyens utilisables dont il dispose, que le navire poursuivi ou l'une de ses embarcations ou d'autres embarcations qui travaillent en équipe et utilisent le navire poursuivi comme navire-gigogne se trouvent à l'intérieur des limites de la mer territoriale, ou, le cas échéant, dans la zone contiguë. La poursuite ne peut être commencée qu'après l'émission d'un signal de stopper, visuel ou auditif, donné à une distance permettant au navire intéressé de le voir ou de l'entendre.

4. Le droit de poursuite ne peut être exercé que par des navires de guerre ou des aéronefs militaires, ou d'autres navires ou aéronefs affectés à un service public et spécialement autorisés à cet effet.

5. Dans le cas d'une poursuite effectuée par un aéronef:

- a. Les dispositions des paragraphes 1 et 3 du présent article s'appliquent *mutatis mutandis* à ce mode de poursuite;
- b. L'aéronef qui donne l'ordre de stopper doit lui-même poursuivre activement le navire jusqu'à ce qu'un navire ou un aéronef de l'Etat riverain alerté par l'aéronef arrive sur les lieux pour continuer la poursuite, à moins que l'aéronef ne puisse lui-même arrêter le navire. Pour justifier l'arraisonnement d'un navire en haute mer, il ne suffit pas que celui-ci ait été simplement repéré par l'aéronef comme ayant commis une infraction ou comme étant suspect d'infraction, s'il n'a pas été à la fois requis de stopper et poursuivi par l'aéronef lui-même ou par d'autres aéronefs ou navires qui continuent la poursuite sans interruption.

6. La relaxe d'un navire arrêté à un endroit relevant de la juridiction d'un Etat et escorté vers un port de cet Etat, en vue d'un examen par les autorités compétentes, ne peut être exigée du seul fait que le navire et son escorte aient traversé une partie de la haute mer lorsque les circonstances ont rendu nécessaire cette traversée.

7. Si un navire a été arraisonné ou saisi en haute mer dans des circonstances qui ne justifient pas l'exercice du droit de poursuite, il doit être indemnisé de toute perte ou de tout dommage.

#### Article 24

Tout Etat est tenu d'édicter des règles visant à éviter la pollution des mers par les hydrocarbures répandus par les navires ou les pipe-lines, ou résultant de l'exploitation et de l'exploration du sol et du sous-sol sous-marins, en tenant compte des dispositions conventionnelles existant en la matière.

#### Article 25

1. Tout Etat est tenu de prendre des mesures pour éviter la pollution des mers due à l'immersion de déchets radio-actifs en tenant compte de toutes normes et de toutes réglementations qui auront pu être élaborées par les organismes internationaux compétents.

2. Tous les Etats sont tenus de coopérer avec les organismes internationaux compétents à l'adoption de mesures tendant à éviter la pollution des mers ou de l'espace aérien surjacent, résultant de toutes activités qui comportent l'emploi de matériaux radio-actifs ou d'autres agents nocifs.

#### Article 26

1. Tout Etat a le droit de poser des câbles et des pipe-lines sous-marins sur le lit de la haute mer.

2. L'Etat riverain ne peut entraver la pose ou l'entretien de ces câbles ou pipe-lines, réserve faite de son droit de prendre des mesures raisonnables pour l'exploration du plateau continental et l'exploitation de ses ressources naturelles.

3. En posant ces câbles ou pipe-lines, l'Etat en question doit tenir dûment compte des câbles ou pipe-lines déjà installés sur le lit de la mer. En particulier, il ne doit pas entraver les possibilités de réparation des câbles ou pipe-lines existants.

#### Article 27

Tout Etat est tenu de prendre les mesures législatives nécessaires afin que la rupture ou la détérioration, par un navire battant son pavillon ou par une personne soumise à sa juridiction, d'un câble sous-marin en haute mer, faite volontairement ou par négligence coupable, et qui pourrait avoir pour résultat d'interrompre ou d'entraver les communications télégraphiques ou téléphoniques, ainsi que la rupture ou la détérioration dans les mêmes conditions d'un câble à haute tension ou d'un pipe-line sous-marins, constituent des infractions passibles de sanctions. Cette disposition ne s'applique pas aux ruptures ou détériorations dont les auteurs n'auraient eu que le but légitime de protéger leur vie ou la sécurité de leur navire, après avoir pris toutes les précautions nécessaires pour éviter ces ruptures ou détériorations.

#### Article 28

Tout Etat est tenu de prendre les mesures législatives nécessaires afin que les personnes soumises à sa juridiction qui sont propriétaires d'un câble ou d'un pipe-line en haute mer et qui, par la pose ou la réparation de ce câble ou de ce pipe-line, causent la rupture ou la détérioration d'un autre câble ou d'un autre pipe-line, en supportent les frais de réparation.

#### Article 29

Tout Etat est tenu de prendre les mesures législatives nécessaires afin que les propriétaires des navires qui peuvent prouver qu'ils ont sacrifié une ancre, un filet ou un autre engin de pêche pour ne pas endommager un câble ou un pipe-line sous-marins soient indemnisés par le propriétaire du câble ou du pipe-line, à condition qu'ils aient pris préalablement toutes mesures de précaution raisonnables.

#### Article 30

Les dispositions de la présente Convention ne portent pas atteinte aux conventions ou aux autres accords internationaux en vigueur dans les rapports entre Etats parties à ces conventions ou accords.

#### Article 31

La présente Convention sera, jusqu'au 31 octobre 1958, ouverte à la signature de tous les Etats Membres de l'Organisation des Nations Unies ou d'une institution spécialisée, ainsi que de tout autre Etat invité par l'Assemblée générale de l'Organisation des Nations Unies à devenir partie à la Convention.

## Article 32

La présente Convention sera ratifiée. Les instruments de ratification seront déposés auprès du Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies.

## Article 33

La présente Convention sera ouverte à l'adhésion de tout Etat appartenant à l'une des catégories mentionnées à l'article 31. Les instruments d'adhésion seront déposés auprès du Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies.

## Article 34

1. La présente Convention entrera en vigueur le trentième jour qui suivra la date du dépôt auprès du Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies du vingt-deuxième instrument de ratification ou d'adhésion.

2. Pour chacun des Etats qui ratifieront la Convention ou y adhéreront après le dépôt du vingt-deuxième instrument de ratification ou d'adhésion, la Convention entrera en vigueur le trentième jour après le dépôt par cet Etat de son instrument de ratification ou d'adhésion.

## Article 35

1. Après expiration d'une période de cinq ans à partir de la date à laquelle la présente Convention entrera en vigueur, une demande de révision de la Convention peut être formulée en tout temps, par toute partie contractante, par voie de notification écrite adressée au Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies.

2. L'Assemblée générale de l'Organisation des Nations Unies statue sur les mesures à prendre, le cas échéant, au sujet de cette demande.

## Article 36

Le Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies notifie à tous les Etats Membres de l'Organisation et aux autres Etats visés à l'article 31:

- a. Les signatures apposées à la présente Convention et le dépôt des instruments de ratification ou d'adhésion, conformément aux articles 31, 32 et 33;
- b. La date à laquelle la présente Convention entrera en vigueur, conformément à l'article 34;
- c. Les demandes de révision présentées conformément à l'article 35.

## Article 37

L'original de la présente Convention, dont les textes anglais, chinois, espagnol, français et russe font également foi, sera déposé auprès du Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies, qui en fera tenir copie certifiée conforme à tous les Etats visés à l'article 31.

En foi de quoi les plénipotentiaires soussignés, dûment autorisés par leurs gouvernements respectifs, ont signé la présente Convention.

Fait à Genève, le vingt-neuf avril mil neuf cent cinquante-huit.

## **Convention sur la pêche et la conservation des ressources biologiques de la haute mer**

Les Etats parties à la présente Convention,

Considérant que le développement de la technique moderne en matière d'exploitation des ressources biologiques de la mer, en augmentant les possibilités humaines de satisfaire aux besoins d'une population mondiale croissante, expose certaines de ces ressources au risque d'exploitation excessive,

Considérant aussi que de la nature des problèmes que pose à l'heure actuelle la conservation des ressources biologiques de la haute mer découle la nécessité évidente de résoudre, chaque fois que c'est possible, ces problèmes par voie de coopération internationale, grâce à l'action concertée de tous les Etats intéressés,

Sont convenus des dispositions suivantes:

### **Article premier**

1. Tous les Etats ont droit à ce que leurs nationaux exercent la pêche en haute mer, sous réserve *a.* de leurs obligations conventionnelles, *b.* des intérêts et des droits des Etats riverains tels qu'ils sont prévus par la présente Convention, et *c.* des dispositions concernant la conservation des ressources biologiques de la haute mer, contenues dans les articles suivants.

2. Tous les Etats sont tenus d'adopter ou de coopérer avec d'autres Etats pour adopter telles mesures applicables à leurs nationaux respectifs qui pourront être nécessaires pour la conservation des ressources biologiques de la haute mer.

### **Article 2**

Aux fins de la présente Convention, l'expression «conservation des ressources biologiques de la haute mer» s'entend de l'ensemble des mesures rendant possible le rendement optimum constant de ces ressources, de façon à porter au maximum les disponibilités en produits marins, alimentaires et autres. Les programmes de conservation doivent être établis en vue d'assurer, en premier lieu, l'approvisionnement en denrées alimentaires pour la consommation humaine.

### Article 3

Un Etat dont les nationaux se livrent à la pêche d'un ou plusieurs stocks de poisson ou autres ressources biologiques de la mer dans une région de la haute mer où les nationaux d'autres Etats ne s'y livrent pas, doit, en cas de besoin, adopter à l'égard de ses propres nationaux des mesures en vue de la conservation des ressources biologiques affectées.

### Article 4

1. Si les nationaux de deux ou plusieurs Etats se livrent à la pêche du même stock ou des mêmes stocks de poisson ou autres ressources biologiques marines dans une ou plusieurs régions de la haute mer, ces Etats engagent, à la demande de l'un d'eux, des négociations en vue d'imposer d'un commun accord à leurs nationaux les mesures nécessaires pour la conservation des ressources biologiques affectées.

2. Si les Etats intéressés n'ont pu aboutir à un accord dans un délai de douze mois, chacune des parties peut entamer la procédure prévue à l'article 9.

### Article 5

1. Si, après l'adoption des mesures visées aux articles 3 et 4, des nationaux d'autres Etats désirent se livrer, dans une ou plusieurs régions de la haute mer, à la pêche du même stock ou des mêmes stocks de poisson ou autres ressources biologiques marines, les autres Etats appliqueront à leurs ressortissants les mesures en question, qui ne devront établir aucune discrimination, de droit ou de fait, sept mois au plus tard après la date à laquelle ces mesures auront été notifiées au Directeur général de l'Organisation des Nations Unies pour l'alimentation et l'agriculture. Le Directeur général portera ces mesures à la connaissance de tout Etat qui en fera la demande, et en tout cas de tout Etat spécifié par l'Etat qui a adopté la mesure en question.

2. Si les autres Etats n'acceptent pas ces mesures et si un accord ne peut être réalisé dans un délai de douze mois, chaque partie intéressée peut entamer la procédure prévue à l'article 9. Sous réserve des dispositions du paragraphe 2 de l'article 10, les mesures prises restent obligatoires en attendant la décision de la commission spéciale.

### Article 6

1. Tout Etat riverain a un intérêt spécial au maintien de la productivité des ressources biologiques dans toute partie de la haute mer adjacente à sa mer territoriale.

2. Tout Etat riverain a le droit de participer, dans des conditions d'égalité, à toute organisation de recherches et à tout système de réglementation aux fins de la conservation des ressources biologiques de la haute mer dans cette région, même si ses nationaux ne s'y livrent pas à la pêche.

3. Tout Etat dont les nationaux se livrent à la pêche dans une région de la haute mer adjacente à la mer territoriale d'un Etat riverain engagera, à la demande de cet Etat riverain, des négociations en vue de prendre, d'un commun accord, les mesures nécessaires pour la conservation des ressources biologiques de la haute mer dans cette région.

4. Tout Etat dont les nationaux se livrent à la pêche dans une région de la haute mer adjacente à la mer territoriale d'un Etat riverain ne peut appliquer dans cette région de la haute mer des mesures de conservation contraires à celles qui ont été adoptées par l'Etat riverain en vue de prendre d'un commun accord les mesures nécessaires pour la conservation des ressources biologiques de la haute mer dans cette région.

5. Si les Etats intéressés n'ont pu aboutir, dans un délai de douze mois, à un accord relatif aux mesures de conservation, chacune des parties peut entamer la procédure prévue à l'article 9.

#### Article 7

1. Eu égard aux dispositions du paragraphe 1 de l'article 6, tout Etat riverain peut, en vue du maintien de la productivité des ressources biologiques de la mer, adopter unilatéralement les mesures de conservation appropriées pour tout stock de poisson ou autres ressources marines dans toute partie de la haute mer adjacente à sa mer territoriale, si des négociations à cet effet avec les autres Etats intéressés n'ont pas abouti à un accord dans un délai de six mois.

2. Les mesures que l'Etat riverain aura adoptées en vertu du paragraphe précédent ne peuvent avoir effet à l'égard des autres Etats que:

- a. S'il est urgent d'appliquer des mesures de conservation, compte tenu de l'état des connaissances concernant la pêche;
- b. Si elles sont fondées sur des conclusions scientifiques appropriées;
- c. Si elles n'ont pas dans leur forme ou quant au fond d'effet discriminatoire à l'encontre des pêcheurs étrangers.

3. Ces mesures resteront en vigueur en attendant le règlement, conformément aux dispositions pertinentes de la présente Convention, de tout différend concernant leur validité.

4. Si ces mesures ne sont pas acceptées par d'autres Etats intéressés, chacune des parties peut entamer la procédure prévue à l'article 9. Sous réserve des dispositions du paragraphe 2 de l'article 10, les mesures adoptées restent obligatoires en attendant la décision de la Commission spéciale.

5. Les principes de délimitation géographique énoncés à l'article 12 de la Convention sur la mer territoriale et la zone contiguë sont applicables toutes les fois qu'il s'agit des côtes d'Etats différents.

## Article 8

1. Un Etat qui, même si ses nationaux ne se livrent pas à la pêche dans une région de la haute mer non adjacente à ses côtes, a cependant un intérêt spécial à la conservation des ressources biologiques de la haute mer dans cette région, peut requérir l'Etat ou les Etats dont les nationaux y exercent la pêche de prendre les mesures nécessaires à la conservation, aux termes des articles 3 et 4, respectivement, en indiquant en même temps les raisons scientifiques qui rendent, à son avis, ces mesures nécessaires et l'intérêt spécial qu'il porte à cette question.

2. Si, dans un délai de douze mois, il n'obtient pas satisfaction, cet Etat peut entamer la procédure prévue à l'article 9.

## Article 9

1. Tout différend qui pourra surgir entre Etats dans les cas visés aux articles 4, 5, 6, 7 et 8 est, à la demande de l'une des parties, soumis pour règlement à une commission spéciale composée de cinq membres, à moins que les parties ne conviennent d'en rechercher la solution par un autre mode de règlement pacifique, conformément à l'Article 33 de la Charte des Nations Unies.

2. Les membres de la commission, dont l'un est chargé des fonctions de président, sont nommés d'un commun accord par les Etats parties au différend, dans un délai de trois mois à partir de la demande de règlement du différend sur la base des dispositions du présent article. A défaut d'accord, ils sont, à la requête de tout Etat partie au différend, nommés dans un nouveau délai de trois mois par le Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies, en consultation avec les Etats parties au différend ainsi qu'avec le Président de la Cour internationale de Justice et le Directeur général de l'Organisation des Nations Unies pour l'alimentation et l'agriculture, parmi des personnes dûment qualifiées, choisies en dehors des Etats parties au différend, et spécialistes des questions juridiques, administratives ou scientifiques relatives aux pêcheries, selon la nature du différend à régler. Il est pourvu aux vacances de la même manière qu'aux désignations initiales.

3. Tout Etat partie à une procédure prévue dans les présents articles a le droit de désigner l'un de ses ressortissants pour faire partie de la commission spéciale, avec le droit de participer pleinement aux débats dans les mêmes conditions que les membres de la commission; mais ce ressortissant ne jouit pas du droit de vote et ne peut pas prendre part à la rédaction de la décision de la commission.

4. La commission fixe elle-même sa procédure de manière à assurer à chacune des parties la possibilité de se faire entendre et de défendre son point de vue. Elle statue également sur la répartition des frais et dépens entre les parties, à défaut d'un accord entre celles-ci à ce sujet.

5. La commission spéciale rend sa décision dans les cinq mois qui suivent la désignation de ses membres, à moins qu'elle ne décide, en cas de nécessité, de prolonger ce délai d'une durée qui ne saurait excéder trois mois.

6. En prenant ses décisions, la commission spéciale se conforme aux présents articles ainsi qu'à tous accords spéciaux conclus entre les parties au différend en vue du règlement de ce dernier.

7. Les décisions de la commission sont prises à la majorité.

#### Article 10

1. Dans les différends naissant de l'application de l'article 7, la commission spéciale applique les critères énoncés au paragraphe 2 dudit article. Dans les conflits ayant trait à l'application des articles 4, 5, 6 et 8, la commission applique les critères suivants, selon les questions qui font l'objet du différend:

- a. Dans les différends ayant trait à l'application des articles 4, 5 et 6, la commission doit avoir la preuve:
  - (i) Que les données scientifiques font apparaître la nécessité de mesures de conservation,
  - (ii) Que les mesures particulières prises se fondent sur les données scientifiques et sont pratiquement réalisables, et
  - (iii) Que les mesures en question n'établissent pas de discrimination, de droit ou de fait, à l'encontre des pêcheurs d'autres Etats;
- b. Dans tous les conflits ayant trait à l'application de l'article 8, la commission doit établir, soit que des données scientifiques prouvent la nécessité de mesures de conservation, soit que le programme de mesures de conservation répond aux besoins.

2. La commission spéciale peut décider que les mesures qui font l'objet du différend ne seront pas appliquées tant qu'elle n'aura pas rendu sa décision, sous réserve que, lorsqu'il s'agit de différends relatifs à l'article 7, l'application des mesures ne sera suspendue que s'il apparaît à la commission, sur la base de présomptions appuyées par des preuves, que cette application ne s'impose pas d'urgence.

#### Article 11

Les décisions de la commission spéciale sont obligatoires pour les Etats en cause, et les dispositions du paragraphe 2 de l'Article 94 de la Charte des Nations Unies sont applicables à ces décisions. Au cas où des recommandations y ont été jointes, celles-ci doivent recevoir la plus grande attention.

#### Article 12

1. Si les données de fait sur lesquelles a été fondée la décision de la commission spéciale se trouvent modifiées à la suite de changements importants intervenus dans l'état du stock ou des stocks de poisson ou autres ressources

biologiques marines, ou à la suite de changements dans les méthodes de pêche, chacun des Etats intéressés peut demander aux autres Etats d'engager des négociations afin que les modifications nécessaires soient apportées d'un commun accord aux mesures de conservation.

2. Si aucun accord ne peut être réalisé dans un délai raisonnable, chacun des Etats intéressés peut recourir de nouveau à la procédure prévue à l'article 9, à condition que deux années au moins se soient écoulées depuis la première décision.

#### Article 13

1. La réglementation de pêcheries exploitées au moyen d'engins plantés dans le sol dans les régions de la haute mer adjacentes à la mer territoriale d'un Etat peut être entreprise par cet Etat lorsque ses nationaux entretiennent et exploitent ces pêcheries depuis longtemps, à condition que ceux qui ne sont pas ses nationaux soient autorisés à participer à ces activités dans les mêmes conditions que ses nationaux, à l'exception des régions où ces pêcheries ont été, en vertu d'un long usage, exploitées exclusivement par ces nationaux. Cette réglementation ne porte pas atteinte au régime général de ces régions en tant que haute mer.

2. Dans le présent article, on entend par «pêcheries exploitées au moyen d'engins plantés dans le sol» les pêcheries utilisant des engins munis de supports qui sont plantés dans le sol à poste fixe et qui y sont laissés à des fins d'utilisation permanente, ou qui, si on les retire, sont replantés chaque saison sur le même emplacement.

#### Article 14

Dans les articles 1, 3, 4, 5, 6 et 8, le terme «nationaux» désigne les bateaux ou embarcations de pêche de tout tonnage qui ont la nationalité de l'Etat en cause d'après la législation dudit Etat, quelle que soit la nationalité des membres de leurs équipages.

#### Article 15

La présente Convention sera, jusqu'au 31 octobre 1958, ouverte à la signature de tous les Etats Membres de l'Organisation des Nations Unies ou d'une institution spécialisée, ainsi que de tout autre Etat invité par l'Assemblée générale de l'Organisation des Nations Unies à devenir partie à la Convention.

#### Article 16

La présente Convention sera ratifiée. Les instruments de ratification seront déposés auprès du Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies.

#### Article 17

La présente Convention sera ouverte à l'adhésion de tout Etat appartenant à l'une des catégories mentionnées à l'article 15. Les instruments d'adhésion seront déposés auprès du Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies.

### Article 18

1. La présente Convention entrera en vigueur le trentième jour qui suivra la date du dépôt auprès du Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies du vingt-deuxième instrument de ratification ou d'adhésion.

2. Pour chacun des Etats qui ratifieront la Convention ou y adhéreront après le dépôt du vingt-deuxième instrument de ratification ou d'adhésion, la Convention entrera en vigueur le trentième jour après le dépôt par cet Etat de son instrument de ratification ou d'adhésion.

### Article 19

1. Au moment de la signature, de la ratification ou de l'adhésion, tout Etat pourra formuler des réserves aux articles de la Convention autres que les articles 6, 7, 9, 10, 11 et 12.

2. Tout Etat contractant ayant formulé des réserves conformément au paragraphe précédent pourra à tout moment les retirer par une communication à cet effet adressée au Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies.

### Article 20

1. Après expiration d'une période de cinq ans à partir de la date à laquelle la présente Convention entrera en vigueur, une demande de révision de la Convention peut être formulée en tout temps, par toute partie contractante, par voie de notification écrite adressée au Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies.

2. L'Assemblée générale de l'Organisation des Nations Unies statue sur les mesures à prendre, le cas échéant, au sujet de cette demande.

### Article 21

Le Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies notifie à tous les Etats Membres de l'Organisation des Nations Unies et aux autres Etats visés à l'article 15:

- a. Les signatures apposées à la présente Convention et le dépôt des instruments de ratification ou d'adhésion, conformément aux articles 15, 16 et 17;
- b. La date à laquelle la présente Convention entrera en vigueur, conformément à l'article 18;
- c. Les demandes de révision présentées conformément à l'article 20;
- d. Les réserves à la présente Convention présentées conformément à l'article 19.

## Article 22

L'original de la présente Convention, dont les textes anglais, chinois, espagnol, français et russe font également foi, sera déposé auprès du Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies, qui en fera tenir copie certifiée conforme à tous les Etats visés à l'article 15.

En foi de quoi les plénipotentiaires soussignés, dûment autorisés par leurs gouvernements respectifs, ont signé la présente Convention.

Fait à Genève, le vingt-neuf avril mil neuf cent cinquante-huit.

## Convention sur le plateau continental

Les Etats parties à la présente Convention sont convenus des dispositions suivantes:

### Article premier

Aux fins des présents articles, l'expression «plateau continental» est utilisée pour désigner *a.* le lit de la mer et le sous-sol des régions sous-marines adjacentes aux côtes, mais situées en dehors de la mer territoriale, jusqu'à une profondeur de 200 mètres ou, au-delà de cette limite, jusqu'au point où la profondeur des eaux surjacentes permet l'exploitation des ressources naturelles desdites régions; *b.* le lit de la mer et le sous-sol des régions sous-marines analogues qui sont adjacentes aux côtes des îles.

### Article 2

1. L'Etat riverain exerce des droits souverains sur le plateau continental aux fins de l'exploration de celui-ci et de l'exploitation de ses ressources naturelles.

2. Les droits visés au paragraphe 1 du présent article sont exclusifs en ce sens que, si l'Etat riverain n'explore pas le plateau continental ou n'exploite pas ses ressources naturelles, nul ne peut entreprendre de telles activités ni revendiquer de droits sur le plateau continental sans le consentement exprès de l'Etat riverain.

3. Les droits de l'Etat riverain sur le plateau continental sont indépendants de l'occupation effective ou fictive aussi bien que de toute proclamation expresse.

4. Les ressources naturelles visées dans les présents articles comprennent les ressources minérales et autres ressources non vivantes du lit de la mer et du sous-sol, ainsi que les organismes vivants qui appartiennent aux espèces sédentaires, c'est-à-dire les organismes qui, au stade où ils peuvent être pêchés, sont soit immobiles sur le lit de la mer ou au-dessous de ce lit, soit incapables de se déplacer si ce n'est en restant constamment en contact physique avec le lit de la mer ou le sous-sol.

### Article 3

Les droits de l'Etat riverain sur le plateau continental ne portent pas atteinte au régime des eaux surjacentes en tant que haute mer, ni à celui de l'espace aérien situé au-dessus de ces eaux.

#### Article 4

L'Etat riverain ne peut entraver la pose ou l'entretien de câbles ou de pipe-lines sous-marins sur le plateau continental, réserve faite de son droit de prendre des mesures raisonnables pour l'exploration du plateau continental et l'exploitation de ses ressources naturelles.

#### Article 5

1. L'exploration du plateau continental et l'exploitation de ses ressources naturelles ne doivent pas avoir pour effet de gêner d'une manière injustifiable la navigation, la pêche ou la conservation des ressources biologiques de la mer, ni de gêner les recherches océanographiques fondamentales ou les autres recherches scientifiques effectuées avec l'intention d'en publier les résultats.

2. Sous réserve des dispositions des paragraphes 1 et 6 du présent article, l'Etat riverain a le droit de construire et d'entretenir ou de faire fonctionner sur le plateau continental les installations et autres dispositifs nécessaires pour l'exploration de celui-ci et l'exploitation de ses ressources naturelles, et d'établir des zones de sécurité autour de ces installations ou dispositifs et de prendre dans ces zones les mesures nécessaires à leur protection.

3. Les zones de sécurité visées au paragraphe 2 du présent article peuvent s'étendre à une distance de 500 mètres autour des installations ou autres dispositifs qui ont été aménagés, mesurée à partir de chaque point de leur bord extérieur. Les navires de toutes nationalités sont tenus de respecter ces zones de sécurité.

4. Ces installations ou dispositifs, tout en étant soumis à la juridiction de l'Etat riverain, n'ont pas le statut d'îles. Ils n'ont pas de mer territoriale qui leur soit propre, et leur présence n'influe pas sur la délimitation de la mer territoriale de l'Etat riverain.

5. Avis doit être dûment donné de la construction des ces installations, et l'entretien des moyens permanents de signalisation nécessaires doit être assuré. Toutes les installations abandonnées ou ne servant plus doivent être complètement enlevées.

6. Ni les installations ou dispositifs, ni les zones de sécurité établies autour de ceux-ci ne doivent être situés dans des parages où ils peuvent gêner l'utilisation des routes maritimes régulières indispensables à la navigation internationale.

7. L'Etat riverain est tenu de prendre dans les zones de sécurité toutes les mesures propres à protéger les ressources biologiques de la mer contre les agents nuisibles.

8. Le consentement de l'Etat riverain doit être obtenu pour toutes recherches touchant le plateau continental entreprises sur place. Toutefois, l'Etat riverain ne refusera normalement pas son consentement lorsque la demande sera présentée par une institution qualifiée, en vue de recherches de nature

purement scientifique concernant les caractéristiques physiques ou biologiques du plateau continental, à condition que l'Etat riverain puisse, s'il le souhaite, participer à ces recherches ou s'y faire représenter, et qu'en tout cas les résultats en soient publiés.

#### Article 6

1. Dans le cas où un même plateau continental est adjacent aux territoires de deux ou plusieurs Etats dont les côtes se font face, la délimitation du plateau continental entre ces Etats est déterminée par accord entre ces Etats. A défaut d'accord, et à moins que des circonstances spéciales ne justifient une autre délimitation, celle-ci est constituée par la ligne médiane dont tous les points sont équidistants des points les plus proches des lignes de base à partir desquelles est mesurée la largeur de la mer territoriale de chacun de ces Etats.

2. Dans le cas où même le plateau continental est adjacent aux territoires de deux Etats limitrophes, la délimitation du plateau continental est déterminée par accord entre ces Etats. A défaut d'accord, et à moins que des circonstances spéciales ne justifient une autre délimitation, celle-ci s'opère par application du principe de l'équidistance des points les plus proches des lignes de base à partir desquelles est mesurée la largeur de la mer territoriale de chacun de ces Etats.

3. Lors de la délimitation du plateau continental, toute ligne de démarcation établie conformément aux principes mentionnés dans les paragraphes 1 et 2 du présent article devrait être définie par référence aux cartes et aux caractéristiques géographiques existant à une date donnée, et il devrait être fait mention de points de repères fixes et permanents à terre.

#### Article 7

Les dispositions des présents articles n'affectent en rien le droit de l'Etat riverain d'exploiter le sous-sol en recourant au percement de tunnels, quelle que soit la hauteur des eaux au-dessus du sous-sol.

#### Article 8

La présente Convention sera, jusqu'au 31 octobre 1958, ouverte à la signature de tous les Etats Membres de l'Organisation des Nations Unies ou d'une institution spécialisée, ainsi que de tout autre Etat invité par l'Assemblée générale de l'Organisation des Nations Unies à devenir partie à la Convention.

#### Article 9

La présente Convention sera ratifiée. Les instruments de ratification seront déposés auprès du Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies.

#### Article 10

La présente Convention sera ouverte à l'adhésion de tout Etat appartenant à l'une des catégories mentionnées à l'article 8. Les instruments d'adhésion

seront déposés auprès du Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies.

#### Article 11

1. La présente Convention entrera en vigueur le trentième jour qui suivra la date du dépôt auprès du Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies du vingt-deuxième instrument de ratification ou d'adhésion.

2. Pour chacun des Etats qui ratifieront la Convention ou y adhéreront après le dépôt du vingt-deuxième instrument de ratification ou d'adhésion, la Convention entrera en vigueur le trentième jour après le dépôt par cet Etat de son instrument de ratification ou d'adhésion.

#### Article 12

1. Au moment de la signature, de la ratification ou de l'adhésion, tout Etat pourra formuler des réserves aux articles de la Convention autres que les articles 1 à 3 inclus.

2. Tout Etat contractant ayant formulé des réserves conformément au paragraphe précédent pourra à tout moment les retirer par une communication à cet effet adressée au Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies.

#### Article 13

1. Après expiration d'une période de cinq ans à partir de la date à laquelle la présente Convention entrera en vigueur, une demande de révision de la Convention peut être formulée en tout temps, par toute partie contractante, par voie de notification écrite adressée au Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies.

2. L'Assemblée générale de l'Organisation des Nations Unies statue sur les mesures à prendre, le cas échéant, au sujet de cette demande.

#### Article 14

Le Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies notifie à tous les Etats Membres de l'Organisation des Nations Unies et aux autres Etats visés à l'article 8 :

- a. Les signatures apposées à la présente Convention et le dépôt des instruments de ratification ou d'adhésion, conformément aux articles 8, 9 et 10;
- b. La date à laquelle la présente Convention entrera en vigueur, conformément à l'article 11;
- c. Les demandes de révision présentées conformément à l'article 13;
- d. Les réserves à la présente Convention présentées conformément à l'article 12.

### Article 15

L'original de la présente Convention, dont les textes anglais, chinois, espagnol, français et russe font également foi, sera déposé auprès du Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies, qui en fera tenir copie certifiée conforme à tous les Etats visés à l'article 8.

En foi de quoi les plénipotentiaires soussignés, dûment autorisés par leurs gouvernements respectifs, ont signé la présente Convention.

Fait à Genève, le vingt-neuf avril mil neuf cent cinquante-huit.

## **Protocole de signature facultative concernant le règlement obligatoire des différends**

Les Etats parties au présent Protocole et à l'une quelconque ou à plusieurs des conventions sur le droit de la mer adoptées par la Conférence des Nations Unies sur le droit de la mer, qui s'est tenue à Genève du 24 février au 27 avril 1958,

Exprimant leur désir de recourir, pour ce qui les concerne, à la juridiction obligatoire de la Cour internationale de Justice pour la solution de tous différends touchant l'interprétation ou l'application de tous les articles de toutes les conventions sur le droit de la mer en date du 29 avril 1958, à moins qu'un autre mode de règlement n'ait été prévu dans la convention ou n'ait été accepté d'un commun accord par les parties dans un délai raisonnable,

Sont convenus des dispositions suivantes :

### **Article premier**

Les différends relatifs à l'interprétation ou à l'application de toutes les conventions sur le droit de la mer relèveront de la compétence obligatoire de la Cour internationale de Justice, qui, à ce titre, pourra être saisie par une requête de toute partie au différend qui sera elle-même partie au présent Protocole.

### **Article II**

Le présent engagement vise l'ensemble des dispositions de toutes les conventions sur le droit de la mer, à l'exception des articles 4, 5, 6, 7 et 8 de la Convention sur la pêche et la conservation des ressources biologiques de la haute mer, auxquels les articles 9, 10, 11 et 12 de cette convention demeurent applicables.

### **Article III**

La parties peuvent convenir, dans un délai de deux mois après notification par une partie à l'autre qu'il existe, à son avis, un litige, d'adopter d'un commun accord, au lieu du recours à la Cour internationale de Justice, une procédure devant un tribunal d'arbitrage. Ce délai étant écoulé, chaque partie au présent Protocole peut, par voie de requête, saisir la Cour du différend.

#### Article IV

1. Les parties au présent Protocole peuvent également convenir d'un commun accord, dans le même délai de deux mois, de recourir à une procédure de conciliation avant d'en appeler à la Cour internationale de Justice.

2. La Commission de conciliation devra formuler ses recommandations dans les cinq mois suivant sa constitution. Si celles-ci ne sont pas acceptées par les parties au litige dans l'espace de deux mois après leur énoncé, chaque partie sera libre de saisir la Cour du différend par voie de requête.

#### Article V

Le présent Protocole restera ouvert à la signature de tous les Etats qui deviendront parties à l'une quelconque des conventions sur le droit de la mer adoptées par la Conférence des Nations Unies sur le droit de la mer, et est, le cas échéant, soumis à ratification, conformément aux dispositions constitutionnelles des Etats signataires.

#### Article VI

Le Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies informera tous les Etats qui deviennent parties à l'une quelconque des conventions sur le droit de la mer, des signatures apposées au présent Protocole et du dépôt des instruments de ratification conformément à l'article 5.

#### Article VIII

L'original du présent Protocole, dont les textes anglais, espagnol, chinois, français et russe font également foi, sera déposé auprès du Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies, qui en adressera des copies certifiées conformes à tous les Etats visés à l'article 5.

En foi de quoi les plénipotentiaires soussignés, dûment autorisés par leurs gouvernements respectifs, ont signé le présent Protocole.

Fait à Genève, le vingt-neuf avril mil neuf cent cinquante-huit.

## **Convention internationale sur la limitation de la responsabilité des propriétaires de navires de mer**

Signée à Bruxelles le 10 octobre 1957

Les Hautes Parties Contractantes,

Ayant reconnu l'utilité de fixer d'un commun accord certaines règles uniformes concernant la limitation de la responsabilité des propriétaires de navires de mer;

Ont décidé de conclure une Convention à cet effet, et en conséquence ont convenu ce qui suit:

### Article premier

(1) Le propriétaire d'un navire de mer peut limiter sa responsabilité au montant déterminé par l'article 3 de la présente Convention pour les créances qui résultent de l'une des causes suivantes, à moins que l'événement donnant naissance à la créance ait été causé par la faute personnelle du propriétaire:

- a. Mort ou lésions corporelles de toute personne se trouvant à bord pour être transportée, et pertes ou dommages de tous biens se trouvant à bord du navire;
- b. Mort ou lésions corporelles de toute autre personne sur terre ou sur l'eau, pertes ou dommages à tous autres biens ou atteintes à tous droits causés par le fait, la négligence ou la faute de toute personne se trouvant à bord du navire, dont le propriétaire est responsable, ou de toute autre personne ne se trouvant pas à bord et dont le propriétaire est responsable; pourvu que, dans ce dernier cas, le fait, la négligence ou la faute se rapportent à la navigation, à l'administration du navire, au chargement, au transport ou au déchargement de la cargaison, à l'embarquement, au transport ou au débarquement des passagers;

c. Toute obligation ou responsabilité imposée par une loi relative à l'enlèvement des épaves et se rapportant au renflouement, à l'enlèvement ou à la destruction d'un navire coulé, échoué ou abandonné (y compris tout ce qui se trouve à bord), ainsi que toute obligation ou responsabilité résultant des dommages causés par un navire de mer aux ouvrages d'art des ports, bassins et voies navigables.

(2) Dans la présente Convention, l'expression «dommages corporels» désigne les créances d'indemnité résultant de mort et de lésions corporelles; l'expression «dommages matériels» désigne toutes les autres créances mentionnées au paragraphe (1) ci-dessus.

(3) Le droit d'un propriétaire de navire de limiter sa responsabilité dans les cas visés au paragraphe (1) du présent article lui est reconnu même si sa responsabilité dérive de la propriété, de la possession, de la garde ou du contrôle du navire sans preuve de sa faute ou de celle de personnes dont il doit répondre.

(4) Le présent article ne s'applique pas:

- a. Aux créances du chef d'assistance, de sauvetage ou de contribution en avarie commune;
- b. Aux créances du capitaine, des membres de l'équipage ou de tous autres préposés du propriétaire du navire se trouvant à bord ou dont les fonctions se rattachent au service du navire, ainsi qu'aux créances de leurs héritiers et ayants cause, si, selon la loi régissant le contrat d'engagement, le propriétaire n'a pas le droit de limiter sa responsabilité relativement à ces créances, ou, si, selon cette loi, il ne peut le faire qu'à concurrence d'un montant supérieur à celui prévu à l'article 3 ci-après.

(5) Si le propriétaire d'un navire est autorisé à faire valoir à l'égard d'un créancier une créance pour un dommage résultant du même événement, les créances respectives seront compensées, et les dispositions de la présente Convention ne s'appliqueront qu'au solde éventuel.

(6) La lex fori déterminera la personne à qui incombe la preuve que l'événement donnant lieu à la créance a été ou non causé par la faute personnelle du propriétaire.

(7) Le fait d'invoquer la limitation de sa responsabilité n'emporte pas la reconnaissance de cette responsabilité.

## Article 2

(1) La limitation de la responsabilité déterminée par l'article 3 de la présente Convention, s'applique à l'ensemble des créances du chef de dommages corporels et de dommages matériels nées d'un même événement, sans avoir égard aux créances nées ou à naître d'un autre événement.

(2) Lorsque l'ensemble des créances résultant d'un même événement dépasse les limites de la responsabilité telles qu'elles sont déterminées par l'article 3, le montant global correspondant à ces limites pourra être constitué en un fonds de limitation unique.

(3) Le fonds ainsi constitué est affecté exclusivement au règlement des créances auxquelles la limitation de la responsabilité est opposable.

(4) Après la constitution du fonds, aucun droit ne peut être exercé, pour les mêmes créances, sur d'autres biens du propriétaire par les créanciers auxquels le fonds est réservé, à condition que le fonds de limitation soit effectivement disponible au profit du demandeur.

### Article 3

(1) Les montants auxquels le propriétaire d'un navire peut limiter sa responsabilité dans les cas prévus à l'article premier sont:

- a. Au cas où l'événement n'a donné lieu qu'à des dommages matériels, une somme totale de 1 000 francs par tonneau de jauge du navire;
- b. Au cas où l'événement n'a donné lieu qu'à des dommages corporels, une somme totale de 3 100 francs par tonneau de jauge du navire;
- c. Au cas où l'événement a donné lieu à la fois à des dommages corporels et à des dommages matériels, une somme totale de 3 100 francs par tonneau de jauge du navire, dont une première partie de 2 100 francs par tonneau de jauge sera exclusivement affectée au règlement des créances du chef de dommages corporels, et dont une seconde partie de 1 000 francs par tonneau de jauge du navire sera affectée au paiement des créances du chef de dommages matériels; toutefois, lorsque la première partie est insuffisante pour payer intégralement les créances du chef de dommages corporels, le solde impayé de celles-ci viendra en concurrence avec les créances du chef de dommages matériels pour être payé par la seconde partie du fonds.

(2) Dans chaque partie du fonds de limitation, la répartition se fera entre les créanciers, proportionnellement au montant de leurs créances reconnues.

(3) Si, avant la répartition du fonds, le propriétaire d'un navire a payé en tout ou en partie une des créances indiquées à l'article premier, paragraphe (1), il est autorisé à prendre, à due concurrence, le lieu et place de son créancier dans la distribution du fonds, mais seulement dans la mesure où, selon le droit du pays où le fonds est constitué, ce créancier aurait pu faire reconnaître en justice sa créance contre le propriétaire.

(4) Lorsque le propriétaire établit qu'il pourrait être ultérieurement contraint de payer en tout ou en partie une des créances indiquées à l'article premier, paragraphe (1), le tribunal ou toute autre autorité compétente du pays où le fonds est constitué pourra ordonner qu'une somme suffisante sera

provisoirement réservée pour permettre au propriétaire de faire ultérieurement valoir ses droits sur le fonds, aux conditions indiquées dans le paragraphe précédent.

(5) Pour déterminer la limite de la responsabilité d'un propriétaire de navire, conformément aux dispositions du présent article, tout navire de moins de 300 tonneaux de jauge sera assimilé à un navire de ce tonnage.

(6) Le franc mentionné dans cet article est considéré comme se rapportant à une unité constituée par soixante-cinq milligrammes et demi d'or au titre de neuf cents millièmes de fin. Les montants mentionnés au paragraphe (1) du présent article seront convertis dans la monnaie nationale de l'Etat dans lequel la limitation de la responsabilité est invoquée; la conversion s'effectuera suivant la valeur de cette monnaie par rapport à l'unité définie ci-dessus, à la date où le propriétaire de navire aura constitué le fonds, effectué le paiement ou fourni, conformément à la loi de cet Etat, toute garantie équivalente.

(7) Pour l'application de cette Convention, le tonnage sera calculé comme suit:

- pour les navires à vapeur ou autres navires à propulsion mécanique, le tonnage net augmenté du volume qui, à raison de l'espace occupé par les appareils de force motrice, a été déduit du tonnage brut en vue de déterminer le tonnage net;
- pour tous autres navires, le tonnage net.

#### Article 4

Sans préjudice des dispositions prévues à l'article 3, paragraphe (2) de la présente Convention, les règles relatives à la constitution et à la distribution du fonds éventuel et toutes les règles de procédure sont déterminées par la loi nationale de l'Etat où le fonds est constitué.

#### Article 5

(1) Dans tous les cas où un propriétaire est autorisé à limiter sa responsabilité, en vertu de la présente Convention, et lorsque le navire ou tout autre navire ou tout autre bien appartenant au même propriétaire, a été saisi dans le ressort d'un Etat contractant, ou qu'une caution ou une autre garantie a été fournie pour éviter la saisie, le tribunal ou toute autre autorité compétente de cet Etat peut ordonner la mainlevée de la saisie du navire ou de tout autre bien ou la libération de la garantie donnée, à condition qu'il soit prouvé que le propriétaire a déjà fourni une caution suffisante ou toute autre garantie pour une somme égale à la pleine limite de sa responsabilité, telle qu'elle résulte de la présente Convention et que la caution ou la garantie ainsi fournie est effectivement disponible au profit du demandeur, conformément à ses droits.

(2) Lorsque, dans les circonstances mentionnées sous le paragraphe (1) du présent article, une caution ou autre garantie a déjà été donnée:

- a. Au port où s'est produit l'accident donnant lieu à la créance;
- b. Au premier port d'escale après l'accident si celui-ci n'a pas eu lieu dans un port;
- c. Au port de débarquement ou de déchargement, s'il s'agit d'une créance relative à des dommages corporels ou à des dommages aux marchandises.

Le tribunal ou toute autre autorité compétente ordonnera la mainlevée de la saisie du navire ou la libération de la caution ou autre garantie lorsque les conditions indiquées au paragraphe (1) du présent article seront réunies.

(3) Les dispositions des paragraphes (1) et (2) du présent article seront également applicables, si la caution ou toute autre garantie déjà donnée est inférieure à l'entière limite de la responsabilité sous l'empire de la présente Convention, à condition qu'une caution ou toute autre garantie suffisante soit donnée pour la différence.

(4) Lorsque le propriétaire a donné caution ou fourni une autre garantie pour un montant correspondant à la pleine limite de sa responsabilité conformément à la présente Convention, cette caution ou cette autre garantie pourront servir au paiement de toutes les créances dérivant d'un même événement et pour lesquelles le propriétaire peut limiter sa responsabilité.

(5) La procédure relative aux actions engagées par application des dispositions de la présente Convention et les délais dans lesquels ces actions doivent être exercées, seront réglés par la loi nationale de l'Etat contractant dans lequel le procès a lieu.

#### Article 6

(1) Dans la présente Convention, la responsabilité du propriétaire du navire inclut la responsabilité du navire lui-même.

(2) Sous réserve du paragraphe (3) du présent article, les dispositions de cette Convention seront applicables à l'affrètement, à l'armateur, à l'armateur-gérant, ainsi qu'aux capitaine, membres de l'équipage et autres préposés du propriétaire, de l'affrètement, de l'armateur, ou de l'armateur-gérant, agissant dans l'exercice de leurs fonctions, de la même manière qu'elles s'appliquent au propriétaire lui-même, sans que le montant global de la responsabilité limitée du propriétaire et de toutes ces autres personnes du chef de dommages corporels et matériels, résultant d'un même événement, puisse excéder les montants fixés conformément à l'article 3 de la présente Convention.

(3) Lorsqu'une action est dirigée contre le capitaine ou les membres de l'équipage, ceux-ci peuvent limiter leur responsabilité même si l'événement qui est à l'origine de la créance, a pour cause leur faute personnelle. Toutefois, si le capitaine ou le membre de l'équipage est en même temps seul propriétaire,

co-proprétaire, affréteur, armateur ou armateur-gérant, la disposition du présent paragraphe ne s'applique que lorsqu'il s'agit d'une faute commise en sa qualité de capitaine ou de membre de l'équipage.

#### Article 7

La présente Convention s'appliquera chaque fois que le propriétaire d'un navire ou toute autre personne ayant le même droit en vertu de l'article 6, limite ou cherche à limiter sa responsabilité devant les tribunaux de l'un des Etats contractants ou tente de faire libérer un navire ou tout autre bien saisi ou une caution ou toute autre garantie, dans le territoire de l'un de ces Etats.

Néanmoins, tout Etat contractant aura le droit d'exclure totalement ou partiellement du bénéfice de cette Convention tout Etat non-contractant ou toute personne qui n'a pas, au moment où elle prend des mesures pour limiter sa responsabilité ou pour obtenir, conformément à l'article 5, la libération d'un navire, ou de tout autre bien saisi ou d'une caution ou de toute autre garantie, sa résidence habituelle ou son siège principal d'exploitation dans l'un des Etats contractants ou dont le navire à raison duquel elle veut limiter sa responsabilité ou dont elle veut obtenir la libération, ne bat pas, à la date ci-dessus prévue, le pavillon de l'un des Etats contractants.

#### Article 8

Tout Etat contractant se réserve le droit de déterminer quelles sont les autres catégories de navires qui seront assimilées aux navires de mer pour les besoins de la présente Convention.

#### Article 9

La présente Convention est ouverte à la signature des Etats représentés à la dixième session de la Conférence diplomatique de Droit Maritime.

#### Article 10

La présente Convention sera ratifiée et les instruments de ratification seront déposés auprès du Gouvernement belge qui en notifiera le dépôt par la voie diplomatique à tous les Etats signataires et adhérents.

#### Article 11

(1) La présente Convention entrera en vigueur six mois après la date du dépôt d'au moins dix instruments de ratification dont au moins cinq émanant d'Etats qui possèdent chacun un tonnage global égal ou supérieur à un million de tonneaux de jauge brute.

(2) Pour chaque Etat signataire, ratifiant la Convention après la date du dépôt de l'instrument de ratification déterminant l'entrée en vigueur telle qu'elle est fixée au paragraphe (1) du présent article, elle entrera en vigueur six mois après le dépôt de son instrument de ratification.

## Article 12

Tout Etat non représenté à la dixième session de la Conférence diplomatique du Droit Maritime pourra adhérer à la présente Convention.

Les instruments d'adhésion seront déposés auprès du Gouvernement belge qui en avisera par la voie diplomatique tous les Etats signataires et adhérents.

La Convention entrera en vigueur pour l'Etat adhérent six mois après la date du dépôt de son instrument d'adhésion, mais pas avant la date d'entrée en vigueur de la Convention telle qu'elle est fixée à l'article 11 (1).

## Article 13

Chacune des Hautes Parties Contractantes aura le droit de dénoncer la présente Convention à tout moment après son entrée en vigueur à son égard. Toutefois, cette dénonciation ne prendra effet qu'un an après la date de réception de la notification de dénonciation au Gouvernement belge, qui en avisera par la voie diplomatique tous les Etats signataires et adhérents.

## Article 14

(1) Toute Haute Partie Contractante peut, au moment de la ratification, de l'adhésion, ou à tout moment ultérieur notifier par écrit au Gouvernement belge que la présente Convention s'applique aux territoires ou à certains territoires dont elle assure les relations internationales.

La Convention sera applicable aux dits territoires six mois après la date de réception de cette notification par le Gouvernement belge, mais pas avant la date d'entrée en vigueur de la présente Convention à l'égard de cette Haute Partie Contractante;

(2) Toute Haute Partie Contractante qui a souscrit une déclaration au titre du paragraphe (1) du présent article, étendant l'application de la Convention aux territoires ou à certains territoires dont elle assure les relations internationales, pourra à tout moment aviser le Gouvernement belge que la Convention cesse de s'appliquer aux territoires en question.

Cette dénonciation prendra effet un an après la date de réception par le Gouvernement belge de la notification de dénonciation;

(3) Le Gouvernement belge avisera par la voie diplomatique tous les Etats signataires et adhérents de toute notification reçue par lui au titre du présent article.

## Article 15

Toute Haute Partie Contractante pourra, à l'expiration du délai de trois ans qui suivra l'entrée en vigueur à son égard de la présente Convention, demander la réunion d'une Conférence chargée de statuer sur toutes les propositions tendant à la révision de la présente Convention.

Toute Haute Partie Contractante qui désirerait faire usage de cette faculté en avisera le Gouvernement belge qui se chargera de convoquer la Conférence dans les six mois.

#### Article 16

La présente Convention remplace et abroge, pour les relations entre les Etats qui la ratifient ou y adhèrent, la Convention internationale pour l'unification de certaines règles concernant la limitation de la responsabilité des propriétaires de navires de mer, signée à Bruxelles, le 25 août 1924.

En foi de quoi, les Plénipotentiaires, dûment autorisés, ont signé la présente Convention.

Fait à Bruxelles, le 10 octobre 1957, en langues française et anglaise, les deux textes faisant également foi, en un seul exemplaire, qui restera déposé dans les archives du Gouvernement belge qui en délivrera des copies certifiées conformes.

#### PROTOCOLE DE SIGNATURE

(1) Tout Etat pourra, lors de la signature, de la ratification ou de l'adhésion à la présente Convention, formuler les réserves prévues au paragraphe (2). Aucune autre réserve à la présente Convention ne sera recevable.

(2) Les réserves suivantes seront seules recevables:

- a. Réserve du droit d'exclure l'application de l'article premier, paragraphe (1) (c);
- b. Réserve du droit de régler par la loi nationale le système de limitation de responsabilité applicable aux navires de moins de 300 tonneaux de jauge;
- c. Réserve du droit de donner effet à la présente Convention, soit en lui donnant force de loi, soit en incluant dans la législation nationale les dispositions de la présente Convention sous une forme appropriée à cette législation.

**Convention internationale  
pour l'unification de certaines règles en matière de  
transport de passagers par mer**

Signée à Bruxelles le 20 mai 1961

Les Hautes Parties Contractantes,

Ayant reconnu l'utilité de fixer d'un commun accord certaines règles uniformes concernant le transport par mer de passagers,

Ont décidé de conclure une Convention à cet effet, et, en conséquence, sont convenues de ce qui suit:

Article premier

Dans la présente Convention les termes suivants sont employés dans le sens indiqué ci-dessous:

- a. «Transporteur» comprend l'une quelconque des personnes suivantes, partie à un contrat de transport: le propriétaire du navire ou l'affrèteur ou l'armateur;
- b. «Contrat de transport» signifie un contrat conclu par un transporteur ou pour son compte, pour le transport de passagers, à l'exception d'un contrat d'affrètement;
- c. «Passager» signifie uniquement une personne transportée sur un navire en vertu d'un contrat de transport;
- d. «Navire» signifie uniquement un bâtiment de mer;
- e. «Transport» comprend la période pendant laquelle le passager est à bord du navire, ainsi que les opérations d'embarquement et de débarquement de ce passager, mais ne comprend pas la période pendant laquelle le passager se trouve dans une gare maritime, ou sur un quai ou autre installation portuaire. En outre, le transport comprend le transport par

eau, du quai au navire ou vice-versa, si le prix de ce transport est compris dans celui du billet, ou si le bâtiment utilisé pour ce transport accessoire a été mis à la disposition du passager par le transporteur;

- f. «Transport international» signifie tout transport dont, selon le contrat de transport, le lieu de départ et le lieu de destination sont situés soit dans un seul Etat, s'il y a un port d'escale intermédiaire dans un autre Etat, soit dans deux Etats différents;
- g. «Etat Contractant» signifie un Etat dont la ratification ou l'adhésion à la Convention a pris effet et dont la dénonciation n'a pas pris effet.

## Article 2

Les dispositions de la présente Convention s'appliquent à tous les transports internationaux soit effectués par un navire battant le pavillon d'un Etat Contractant, soit lorsque, d'après le contrat de transport, le lieu de départ ou le lieu de destination se trouve dans un Etat Contractant.

## Article 3

1. Lorsqu'un transporteur est propriétaire du navire, il exercera une diligence raisonnable et répondra de ce que ses préposés, agissant dans l'exercice de leurs fonctions, exercent une diligence raisonnable pour mettre et conserver le navire en état de navigabilité et convenablement armé, équipé et approvisionné au début du transport et à tout moment durant le transport, et pour assurer la sécurité des passagers à tous autres égards.

2. Lorsque le transporteur n'est pas propriétaire du navire, il répondra de ce que le propriétaire du navire ou l'armateur, selon le cas, et leurs préposés, agissant dans l'exercice de leurs fonctions, exercent une diligence raisonnable aux fins énumérées au paragraphe 1 du présent article.

## Article 4

1. Le transporteur sera responsable du préjudice résultant du décès ou de lésions corporelles d'un passager, si le fait générateur du préjudice ainsi subi a lieu au cours du transport et est imputable à la faute ou négligence du transporteur, ou de ses préposés agissant dans l'exercice de leurs fonctions.

2. La faute ou la négligence du transporteur ou de ses préposés sera présumée, sauf preuve contraire, si la mort ou les lésions corporelles ont été causées par un naufrage, abordage, échouement, explosion ou incendie ou sont en relation avec l'un de ces événements.

3. Sauf dans le cas prévu au paragraphe 2 du présent article, la preuve de la faute ou de la négligence du transporteur ou de ses préposés incombe au demandeur.

## Article 5

Si le transporteur établit que la faute ou la négligence du passager a causé sa mort ou ses lésions corporelles, ou y a contribué, le tribunal peut, conformément aux dispositions de sa propre loi, écarter ou atténuer la responsabilité du transporteur.

## Article 6

1. La responsabilité du transporteur, en cas de mort d'un passager ou de lésions corporelles, est limitée, dans tous les cas, à un montant de 250 000 francs, unité consistant en 65,5 milligrammes d'or au titre de 900 millièmes de fin. La somme allouée peut être convertie dans chaque monnaie nationale en chiffres ronds. La conversion de ces sommes en monnaies nationales autres que la monnaie-or, s'effectuera, en cas d'instance judiciaire, suivant la valeur-or de ces monnaies à la date du paiement.

2. Dans le cas où, d'après la loi du tribunal saisi, l'indemnité peut être fixée sous forme de rente, le capital de la rente ne peut dépasser cette limite.

3. Toutefois, la législation nationale de chacune des Hautes Parties Contractantes pourra fixer, en ce qui concerne les transporteurs qui sont ses ressortissants, une limite de responsabilité *per capita* plus élevée.

4. De même, par un contrat spécial avec le transporteur, le passager pourra fixer une limite de responsabilité *per capita* plus élevée.

5. Les frais de justice alloués et taxés par un tribunal dans les instances en dommages-intérêts, ne seront pas inclus dans les limites de responsabilité prévues ci-dessus au présent article.

6. Les limitations de responsabilité prévues par le présent article s'appliquent à l'ensemble des actions nées d'un même événement et intentées par un passager ou en son nom ou par ses ayants-droit ou les personnes à sa charge.

## Article 7

Le transporteur sera déchu du bénéfice de la limitation de responsabilité prévue par l'article 6, s'il est prouvé que le dommage résulte d'un acte ou d'une omission du transporteur faits, soit avec l'intention de provoquer un dommage, soit témérairement et avec conscience qu'un dommage en résulterait probablement.

## Article 8

Les dispositions de la présente Convention ne modifient en rien les droits et obligations du transporteur, tels qu'ils résultent des dispositions des conventions internationales sur la limitation de la responsabilité des propriétaires de navires de mer ou de toute loi interne régissant cette limitation.

### Article 9

Toute stipulation contractuelle, conclue avant le fait générateur du dommage, tendant à exonérer le transporteur de sa responsabilité envers le passager ou ses ayants-droit ou à établir une limite inférieure à celle fixée dans la présente Convention, ou à renverser le fardeau de la preuve qui incombe au transporteur, ou qui prévoirait que les litiges doivent être soumis à l'arbitrage ou à un tribunal déterminé, est nulle et non avenue; mais la nullité de ces stipulations n'entraîne pas la nullité du contrat de transport, lequel demeure soumis aux dispositions de la présente Convention.

### Article 10

1. Toute action en responsabilité, à quelque titre que ce soit, ne peut être exercée que dans les conditions et limites prévues par la présente Convention.

2. En cas de lésions corporelles, subies par le passager, l'action en responsabilité ne peut être intentée que par le passager lui-même ou pour son compte.

3. En cas de mort du passager, l'action en paiement de dommages et intérêts ne peut être intentée que par les ayants-droit de la personne décédée ou par les personnes à sa charge et seulement si ces ayants-droit ou ces personnes ont le droit d'intenter l'action suivant la loi du tribunal saisi.

### Article 11

1. En cas de lésions corporelles du passager, celui-ci doit adresser des protestations écrites au transporteur au plus tard quinze jours après la date du débarquement. Faute de se conformer à cette prescription, le passager sera présumé, sauf preuve contraire, avoir été débarqué sain et sauf.

2. Les actions en réparation du préjudice résultant de la mort d'un passager ou de lésions corporelles, se prescrivent par deux ans.

3. En cas de lésions corporelles, ce délai de prescription court à compter du jour du débarquement.

4. En cas de décès survenu en cours de transport, le délai de prescription court à partir de la date à laquelle le passager aurait dû être débarqué.

5. En cas de lésions corporelles se produisant au cours du transport et entraînant le décès postérieurement au débarquement, le délai court à partir de la date du décès, sans qu'il puisse dépasser trois ans à compter du jour du débarquement.

6. La loi du tribunal saisi régira les causes de suspension et d'interruption des délais de prescription prévus au présent article; mais, en aucun cas, une instance régie par la présente Convention ne pourra être introduite après l'expiration d'un délai de trois ans à compter du jour du débarquement.

## Article 12

1. Si une action est intentée contre le préposé du transporteur en raison de dommages visés par la présente Convention, ce préposé, s'il prouve qu'il a agi dans l'exercice de ses fonctions, pourra se prévaloir des exonérations et des limites de responsabilité que peut invoquer le transporteur en vertu de la présente Convention.

2. Le montant total de la réparation qui, dans ce cas, peut être obtenu du transporteur et de ses préposés, ne pourra dépasser lesdites limites.

3. Toutefois, le préposé ne pourra se prévaloir des dispositions des paragraphes 1 et 2 du présent article, s'il est prouvé que le dommage résulte d'un acte ou d'une omission de ce préposé faits, soit avec l'intention de provoquer un dommage, soit témérement et avec conscience qu'un dommage en résulterait probablement.

## Article 13

La Convention s'applique aux transports à titre commercial effectués par l'Etat ou les autres personnes morales de droit public dans les conditions prévues à l'article premier.

## Article 14

La présente Convention ne porte pas atteinte aux dispositions des conventions internationales ou des lois nationales régissant la responsabilité pour dommages nucléaires.

## Article 15

La présente Convention sera ouverte à la signature des Etats représentés à la onzième session de la Conférence diplomatique de Droit Maritime.

## Article 16

La présente Convention sera ratifiée et les instruments de ratification seront déposés auprès du Gouvernement belge.

## Article 17

1. La présente Convention entrera en vigueur entre les deux premiers Etats qui l'auront ratifiée, trois mois après la date du dépôt de son instrument de ratification.

2. Pour chaque Etat signataire ratifiant la Convention après le deuxième dépôt, elle entrera en vigueur trois mois après la date du dépôt de son instrument de ratification.

## Article 18

Tout Etat non représenté à la onzième session de la Conférence diplomatique de Droit Maritime pourra adhérer à la présente Convention.

Les instruments d'adhésion seront déposés auprès du Gouvernement belge.

La Convention entrera en vigueur pour l'Etat adhérent trois mois après la date du dépôt de son instrument d'adhésion, mais pas avant la date d'entrée en vigueur de la Convention telle qu'elle est fixée par l'article 17, paragraphe 1.

#### Article 19

Chacune des Hautes Parties Contractantes aura le droit de dénoncer la présente Convention à tout moment après son entrée en vigueur à son égard. Toutefois, cette dénonciation ne prendra effet qu'un an après la date de réception de la notification de dénonciation par le Gouvernement belge.

#### Article 20

1. Toute Haute Partie Contractante peut, au moment de la ratification, de l'adhésion, ou à tout autre moment ultérieur, notifier par écrit au Gouvernement belge que la présente Convention s'applique à tels pays qui n'ont pas encore accédé à la souveraineté et dont elle assure les relations internationales.

La Convention sera applicable auxdits pays trois mois après la date de réception de cette notification par le Gouvernement belge.

L'Organisation des Nations Unies peut se prévaloir de cette disposition lorsqu'elle est responsable de l'administration d'un pays ou lorsqu'elle en assure les relations internationales.

2. L'Organisation des Nations Unies ou toute Haute Partie Contractante qui a souscrit une déclaration au titre du paragraphe 1 du présent article, pourra à tout moment aviser le Gouvernement belge que la Convention cesse de s'appliquer aux pays en question.

Cette dénonciation prendra effet un an après la date de réception par le Gouvernement belge de la notification de dénonciation.

#### Article 21

Le Gouvernement belge notifiera aux Etats représentés à la onzième session de la Conférence diplomatique de Droit Maritime ainsi qu'aux Etats qui adhèrent à la présente Convention:

1. Les signatures, ratifications et adhésions reçues en application des articles 15, 16 et 18;
2. La date à laquelle la présente Convention entrera en vigueur, en application de l'article 17;
3. Les notifications au sujet de l'application territoriale de la Convention en exécution de l'article 20.
4. Les dénonciations reçues en application de l'article 19.

## Article 22

Toute Haute Partie Contractante pourra à l'expiration du délai de trois ans qui suivra l'entrée en vigueur à son égard de la présente Convention, demander la réunion d'une Conférence chargée de statuer sur toutes les propositions tendant à la révision de la présente Convention.

Toute Haute Partie Contractante qui désirerait faire usage de cette faculté avisera le Gouvernement belge qui, pourvu qu'un tiers des Hautes Parties Contractantes soit d'accord se chargera de convoquer la Conférence dans les six mois.

En foi de quoi les Plénipotentiaires soussignés dont les pouvoirs ont été reconnus en bonne et due forme ont signé la présente Convention.

Fait à Bruxelles le 29 avril 1961 en langues française et anglaise, les deux textes faisant également foi, en un seul exemplaire, qui restera déposé dans les archives du Gouvernement belge lequel en délivrera des copies certifiées conformes.

## PROTOCOLE

Toute Haute Partie Contractante pourra, lors de la signature, de la ratification ou de l'adhésion à la présente Convention, formuler les réserves suivantes :

1. De ne pas appliquer la Convention aux transports qui, d'après sa loi nationale, ne sont pas considérés comme transports internationaux;
2. De ne pas appliquer la Convention, lorsque le passager et le transporteur sont tous deux ressortissants de cette Partie Contractante;
3. De donner effet à cette Convention, soit en lui donnant force de loi, soit en incluant dans sa législation nationale les dispositions de cette Convention sous forme appropriée à cette législation.

## Convention internationale pour la Sauvegarde de la Vie Humaine en Mer, 1960

Les Gouvernements de la République Argentine, du Commonwealth d'Australie, du Royaume de Belgique, des Etats-Unis du Brésil, de la République populaire de Bulgarie, du Cameroun, du Canada, de la République de Chine, de la République de Cuba, de la République tchécoslovaque, du Royaume du Danemark, de la République Dominicaine, de la République de Finlande, de la République Française, de la République fédérale d'Allemagne, du Royaume de Grèce, de la République populaire hongroise, de la République d'Islande, de la République de l'Inde, d'Irlande, de l'Etat d'Israël, de la République italienne, du Japon, de la République de Corée, du Koweït, de la République du Libéria, des Etats-Unis du Mexique, du Royaume des Pays-Bas, de la Nouvelle-Zélande, du Royaume de Norvège, du Pakistan, de la République du Panama, de la République du Pérou, de la République des Philippines, de la République populaire polonaise, de la République portugaise, l'Etat espagnol, du Royaume de Suède, de la Confédération suisse, de l'Union des Républiques socialistes soviétiques, de la République arabe unie, du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord, des Etats-Unis d'Amérique, de la République du Vénézuéla, et de la République populaire fédérative de Yougoslavie, désireux d'établir d'un commun accord des principes et des règles uniformes à l'effet de sauvegarder la vie humaine en mer:

Considérant que le meilleur moyen d'atteindre ce but est la conclusion d'une Convention destinée à remplacer la Convention de 1948 pour la Sauvegarde de la Vie Humaine en Mer:

Ont désigné les Plénipotentiaires suivants:

*(Suivent les noms)*

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

### Article I

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

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

## Article II

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

## Article III

### Lois, Règlements

Chaque Gouvernement contractant s'engage à communiquer et déposer auprès de l'Organisation intergouvernementale consultative de la navigation maritime (ci-après dénommée l'Organisation):

- a.* Une liste des organismes non gouvernementaux qui sont autorisés à agir pour son compte dans l'application des mesures concernant la sauvegarde de la vie humaine en mer, en vue de la faire tenir aux Gouvernements contractants qui la porteront à la connaissance de leurs fonctionnaires;
- b.* Le texte des lois, décrets, ordres et règlements qui auront été promulgués sur les différentes matières qui entrent dans le champ de la présente Convention;
- c.* Un nombre suffisant de spécimens des Certificats délivrés par lui, conformément aux dispositions de la présente Convention, en vue de les faire tenir aux Gouvernements contractants qui les porteront à la connaissance de leurs fonctionnaires.

## Article IV

### Cas de force majeure

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

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

## Article V

### Transport des personnes en cas d'urgence

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

*b.* Une autorisation de cette nature ne prive les autres Gouvernements contractants d'aucun droit de contrôle leur appartenant aux termes de la présente Convention sur de tels navires quand ces navires se trouvent dans leurs ports.

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

## Article VI

### Suspension en cas de guerre

*a.* Dans le cas d'une guerre ou d'autres hostilités, un Gouvernement contractant qui se considère comme affecté par ces événements, soit comme belligérant, soit comme neutre, peut suspendre l'application de la totalité ou d'une partie quelconque des Règles y annexées. Le Gouvernement qui use de cette faculté doit immédiatement en donner avis à l'Organisation.

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

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

*d.* L'Organisation doit notifier à tous les Gouvernements contractants toute suspension ou fin de suspension décidée par application du présent article.

## Article VII

### Traités et Conventions antérieurs

*a.* La présente Convention remplace et annule entre les Gouvernements contractants la Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer signée à Londres le 10 juin 1948.

*b.* Tous les autres traités, conventions ou accords qui concernent la sauvegarde de la vie humaine en mer ou les questions qui s'y rapportent et qui sont actuellement en vigueur entre les Gouvernements parties à la présente

Convention, conservent leur plein et entier effet pendant la durée qui leur est assignée en ce qui concerne:

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

c. Cependant, dans la mesure où de tels traités, conventions ou accords sont en opposition avec les dispositions de la présente Convention, les dispositions de cette dernière doivent prévaloir.

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

#### Article VIII

##### Règles spéciales résultant d'accords

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

#### Article IX

##### Amendements

- a. (i) La présente Convention peut être amendée par accord unanime entre les Gouvernements contractants.
- (ii) A la demande d'un Gouvernement contractant quel qu'il soit, une proposition d'amendement doit être communiquée par l'Organisation à tous les Gouvernements contractants, pour examen et acceptation au titre du présent paragraphe.
- b. (i) Un amendement à la présente Convention peut, à tout moment, être proposé à l'Organisation par un Gouvernement contractant. Si cette proposition est adoptée à la majorité des deux tiers par l'Assemblée de l'Organisation (ci-après dénommée l'Assemblée), sur une recommandation adoptée à la majorité des deux tiers par le Comité de la sécurité maritime de l'Organisation (ci-après dénommé le Comité de la sécurité maritime), elle doit être communiquée par l'Organisation à tous les Gouvernements contractants en vue d'obtenir leur acceptation.
- (ii) Toute recommandation de cette nature faite par le Comité de la sécurité maritime doit être communiquée par l'Organisation à tous les Gouvernements contractants pour examen au moins six mois avant qu'elle ne soit examinée par l'Assemblée.

- c. (i) Une conférence des Gouvernements, pour l'examen des amendements à la présente Convention proposés par l'un quelconque des Gouvernements contractants, doit être convoquée à n'importe quel moment par l'Organisation à la demande d'un tiers des Gouvernements contractants.
- (ii) Tout amendement adopté à la majorité des deux tiers des Gouvernements contractants par une telle conférence doit être communiqué par l'Organisation à tous les Gouvernements contractants en vue d'obtenir leur acceptation.

d. Douze mois après la date de son acceptation par les deux tiers des Gouvernements contractants — y compris les deux tiers des Gouvernements représentés au sein du Comité de la sécurité maritime — un amendement communiqué pour acceptation aux Gouvernements contractants ou titre du paragraphe *b* ou *c* du présent Article, entre en vigueur pour tous les Gouvernements contractants à l'exception de ceux qui, avant son entrée en vigueur, ont fait une déclaration aux termes de laquelle ils n'acceptent pas ledit amendement.

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

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

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

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

## Article X

### Signature et acceptation

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

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

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

## Article XI

### Entrée en vigueur

a. La présente Convention entrera en vigueur douze mois après la date à laquelle au moins quinze acceptations, dont celles de sept pays possédant chacun un tonnage global d'au moins un million de tonneaux de jauge brute, auront été déposées en conformité avec l'Article X. L'Organisation informera tous les Gouvernements qui ont signé ou accepté la présente Convention de la date de son entrée en vigueur.

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

## Article XII

### Dénonciation

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

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

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

## Article XIII

### Territoires

- a. (i) Les Nations Unies, lorsqu'elles sont responsables de l'administration d'un territoire, ou tout Gouvernement contractant qui a la responsabilité d'assurer les relations internationales d'un territoire, doivent, aussitôt que possible, se consulter avec 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 que la présente Convention s'étend à un tel territoire.

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

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

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

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

#### Article XIV

##### Enregistrement

*a.* La présente Convention sera déposée aux archives de l'Organisation et le Secrétaire général de l'Organisation en transmettra des copies certifiées conformes à tous les Gouvernements signataires et aux autres Gouvernements acceptant la présente Convention.

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

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

Fait à Londres, ce dix-sept juin 1960, en un seul exemplaire, en français et en anglais, chacun de ces textes faisant également foi.

Les textes originaux seront déposés aux archives de l'Organisation intergouvernementale consultative de la navigation maritime, avec des textes en langues espagnole et russe qui seront des traductions.

*(Suivent les signatures)*

## CHAPITRE I

**Dispositions générales***Partie A***Application, Définitions, etc.**

## Règle 1

**Application**

*a.* Sauf disposition expresse contraire, les présentes Règles s'appliquent uniquement aux navires effectuant des voyages internationaux.

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

## Règle 2

**Définitions**

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

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

- i.* Un navire de pêche s'entend d'un navire utilisé pour la capture du poisson, des baleines, des phoques, des morses et autres ressources vivantes de la mer;
- j.* Un navire nucléaire est un navire comportant une source d'énergie nucléaire;
- k.* L'expression «navire neuf» désigne un navire dont la quille a été posée le jour de l'entrée en vigueur de la présente Convention, ou postérieurement;
- l.* L'expression «navire existant» désigne un navire qui n'est pas un navire neuf;
- m.* un mille est égal à 1852 mètres (ou 6080 pieds).

### Règle 3

#### Exceptions

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

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

*b.* Sous réserve des dispositions expresses du Chapitre V, rien de ce qui figure dans les présentes Règles ne s'applique aux navires exclusivement affectés à la navigation dans les Grands Lacs de l'Amérique du Nord et sur le Saint-Laurent, dans les parages limités à l'Est par une ligne droite allant du Cap des Rosiers à la Pointe Ouest de l'Île Anticosti et, au Nord de l'Île Anticosti par le 63<sup>e</sup> méridien.

### Règle 4

#### Exemptions

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

### Règle 5

#### Equivalence

*a.* Lorsque les présentes Règles prescrivent de placer ou d'avoir à bord d'un navire une installation, un matériau, un dispositif ou un appareil quelcon-

que, ou un certain type de l'un ou de l'autre, ou d'y prendre une disposition quelconque, l'Administration peut admettre que soit mis en place toute autre installation, matériau, dispositif ou appareil quelconque, ou type de l'un ou de l'autre, ou que soit prise toute autre disposition, s'il est établi à la suite d'essais ou d'une manière que de telles installations, matériaux, dispositifs ou appareils, ou types de l'un ou de l'autre, ou disposition, ont une efficacité au moins égale à celle qui est prescrite par les présentes Règles.

b. Toute Administration qui autorise ainsi par substitution une installation, un matériau, un dispositif ou un appareil ou un type de l'un ou de l'autre ou une disposition doit en communiquer les caractéristiques à l'Organisation avec un rapport sur les essais qui ont été faits. Connaissance en est donnée par l'Organisation aux autres Gouvernements contractants pour l'information de leurs fonctionnaires.

### *Partie B*

## **Visites et Certificats**

### **Règle 6**

#### **Inspections et visites**

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

### **Règle 7**

#### **Visites initiales et subséquentes des navires à passagers**

- a. Tout navire à passagers doit être soumis aux visites définies ci-dessous :
- (i) une visite avant la mise en service du navire;
  - (ii) une visite périodique tous les douze mois;
  - (iii) des visites supplémentaires le cas échéant.
- b. Les visites spécifiées ci-dessus doivent être effectuées comme suit :
- (i) La visite avant la mise en service du navire doit comprendre une inspection complète de sa structure, de ses machines et de son matériel d'armement, y compris une visite à sec de la carène ainsi qu'une visite intérieure et extérieure des chaudières. Cette visite doit permettre de s'assurer que la disposition générale, les matériaux et les échantillons de la structure, les chaudières, les autres récipients sous pression et leurs auxiliaires, les

machines principales et auxiliaires, les installations électriques et radio-électriques, les appareils radiotélégraphiques à bord des embarcations de sauvetage à moteur, les appareils portatifs de radio pour les embarcations et radeaux de sauvetage, les engins de sauvetage, les dispositifs de détection et d'extinction d'incendie, les échelles de pilote et toute autre partie de l'armement satisfont intégralement aux prescriptions de la présente Convention, ainsi qu'aux dispositions de toutes lois, décrets, ordres et règlements promulgués pour l'application de cette Convention par l'Administration, pour les navires affectés au service auquel ce navire est destiné. La visite doit également être faite de façon à garantir que l'état de toutes les parties du navire et de son armement sont à tous égards satisfaisants, et que le navire est pourvu de feux, de moyens de signalisation sonore et de signaux de détresse comme il est prévu par la présente Convention et par les dispositions des Règles internationales pour prévenir les abordages en mer.

- (ii) La visite périodique doit comprendre une inspection de la structure, des chaudières et autres récipients sous pression, des machines et de l'armement, y compris une visite à sec de la carène. Cette visite doit permettre de s'assurer qu'en ce qui concerne la structure, les chaudières et autres récipients sous pression et leurs auxiliaires, les machines principales et auxiliaires, les installations électriques et radioélectriques, les appareils radiotélégraphiques à bord des embarcations de sauvetage à moteur, les appareils portatifs de radio pour les embarcations et radeaux de sauvetage, les engins de sauvetage, les dispositifs de détection et d'extinction d'incendie, les échelles de pilote et autres parties de l'armement, le navire est tenu dans un état satisfaisant et approprié au service auquel il est destiné et qu'il répond aux prescriptions de la présente Convention, ainsi qu'aux dispositions de toutes lois, décrets, ordres et règlements promulgués par l'Administration pour l'application de la présente Convention. Les feux et moyens de signalisation sonore et signaux de détresse placés à bord seront également soumis à la visite ci-dessus mentionnée, afin de s'assurer qu'ils répondent aux Règles internationales pour prévenir les abordages en mer.
- (iii) Une visite générale ou partielle, selon le cas, doit être effectuée chaque fois que se produit un accident ou qu'il se révèle un défaut affectant la sécurité du navire ou l'efficacité ou l'intégrité des engins de sauvetage ou autres appareils, ou chaque fois que le navire subit des réparations ou rénovations importantes. La visite doit permettre de s'assurer que les réparations ou rénovations nécessaires ont été réellement effectuées, que les matériaux employés pour ces réparations ou rénovations et leur exécution sont à tous points de vue satisfaisants et que le navire répond à tous égards aux prescriptions de la présente Convention ainsi qu'aux dispositions des lois, décrets, ordres et règlements promulgués par l'Administration pour l'application de la présente Convention et des Règles internationales pour prévenir les abordages en mer.

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

#### Règle 8

##### **Visites des engins de sauvetage et autres parties de l'armement des navires de charge**

Les engins de sauvetage, exception faite de l'installation radiotélégraphique à bord d'une embarcation de sauvetage à moteur ou de l'appareil portatif de radio pour embarcations et radeaux de sauvetage ainsi que les installations d'extinction d'incendie des navires de charge auxquels se réfèrent les Chapitres II et III des présentes Règles, doivent être soumis à des inspections initiales et subséquentes comme prévu pour les navires à passagers à la Règle 7 du présent Chapitre en remplaçant 12 mois par 24 mois à l'alinéa *a* (ii) de cette Règle. Les plans de lutte contre l'incendie à bord des navires neufs, ainsi que les échelles de pilote, feux et appareils de signalisation sonore placés à bord des navires neufs et existants, doivent être compris dans les visites ayant pour but de s'assurer qu'ils répondent en tous points aux prescriptions de la présente Convention, et à celles des Règles internationales pour prévenir les abordages en mer, qui leur sont applicables.

#### Règle 9

##### **Visites des installations radioélectriques des navires de charge**

Les installations radioélectriques auxquelles se réfère le Chapitre IV des présentes Règles, ainsi que toute installation radiotélégraphique à bord d'une embarcation de sauvetage à moteur, ou les appareils portatifs de radio pour les embarcations et radeaux de sauvetage embarqués en exécution des prescriptions du Chapitre III, doivent être soumises à des visites initiales et subséquentes, comme prévue pour les navires à passagers par la Règle 7 du présent Chapitre.

#### Règle 10

##### **Visite de la coque, des machines et du matériel d'armement des navires de charge**

La coque, les machines et le matériel d'armement (autre que les articles pour lesquels un certificat de sécurité de matériel d'armement pour navire de

charge, un certificat de sécurité radiotélégraphique pour navire de charge ou un certificat de sécurité radiotéléphonique pour navire de charge ont été délivrés) d'un navire de charge seront inspectés de telle façon et ensuite aux intervalles de temps jugés nécessaires par l'Administration, de manière à s'assurer que leur état est en tout point satisfaisant. La visite devra permettre de s'assurer que la disposition générale, les matériaux et les échantillons de structure, les chaudières, les autres récipients sous pression et leurs auxiliaires, les machines principales et auxiliaires, les installations électriques, et toute autre partie de l'armement, sont à tous égards satisfaisants pour assurer le service auquel est destiné le navire.

### Règle 11

#### Maintien des conditions après visite

Après l'une quelconque des visites prévues aux Règles 7, 8, 9 ou 10 aucun changement ne doit être apporté sauf autorisation de l'Administration aux dispositions de structure, aux machines, à l'armement, etc. faisant objet de la visite.

### Règle 12

#### Délivrance des certificats

- a. (i) Un certificat dit Certificat de sécurité pour navire à passagers doit être délivré après inspection et visite d'un navire à passagers qui satisfait aux prescriptions des Chapitres II, III et IV et à toutes autres prescriptions applicables des présentes Règles.
- (ii) Un certificat dit Certificat de sécurité de construction pour navire de charge doit, après inspection, être délivré au navire de charge qui satisfait aux prescriptions applicables aux navires de charge qui sont indiqués à la Règle 10 du présent Chapitre et qui satisfait aux prescriptions applicables du Chapitre II, exception faite de celles qui concernent les engins d'extinction d'incendie et les plans de lutte contre l'incendie.
- (iii) Un certificat dit Certificat de sécurité du matériel d'armement pour navire de charge doit être délivré, après inspection, au navire de charge qui satisfait aux prescriptions applicables des Chapitres II et III et à toutes autres prescriptions applicables des présentes Règles.
- (iv) Un certificat dit Certificat de sécurité radiotélégraphique pour navire de charge doit être délivré, après inspection, au navire de charge muni d'une installation radiotélégraphique qui satisfait aux prescriptions du Chapitre IV et à toutes autres prescriptions applicables des présentes Règles.
- (v) Un certificat dit Certificat de sécurité radiotéléphonique pour navire de charge doit être délivré, après inspection, au navire de charge muni d'une installation radiotéléphonique qui satisfait aux pres-

criptions du Chapitre IV et à tous autres prescriptions applicables des présentes Règles.

- (vi) Lorsqu'une exemption est accordée à un navire en application et en conformité des prescriptions des présentes Règles un certificat dit Certificat d'exemption doit être délivré outre les certificats prescrits au présent paragraphe.
- (vii) Les Certificats de sécurité pour navires à passagers, les Certificats de sécurité de construction pour navires de charge, les Certificats de sécurité radiotélégraphique pour navires de charge, les Certificats de sécurité radiotéléphonique pour navires de charge, les Certificats de sécurité du matériel d'armement pour navires de charge, et les Certificats d'exemption doivent être délivrés soit par l'Administration soit par toute personne ou organisme dûment autorisé par elle. Dans tous les cas, l'Administration assume l'entière responsabilité du Certificat.

b. Nonobstant toute autre prescription de la présente Convention, tout certificat délivré par application et en conformité des prescriptions de la Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer, 1948, qui est valable lors de l'entrée en vigueur de la présente Convention pour l'Administration qui a délivré le Certificat, restera valable jusqu'à la date de son expiration aux termes de la Règle 13 du Chapitre I de la Convention de 1948.

c. Un Gouvernement contractant ne doit pas délivrer de certificat en application et suivant les prescriptions de la Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer de 1948 ou 1929, après la date à laquelle la présente Convention entre en vigueur à son égard.

#### Règle 13

##### **Délivrance d'un certificat par un autre Gouvernement**

Un Gouvernement contractant peut, à la requête de l'Administration, faire visiter un navire. S'il estime que les exigences des présentes Règles sont satisfaites, il délivre à ce navire des certificats en conformité avec les présentes Règles. Tout certificat ainsi délivré doit comporter une déclaration établissant qu'il a été délivré à la requête du Gouvernement du pays où le navire est ou sera immatriculé. Il a la même valeur qu'un certificat délivré conformément à la Règle 12 du présent Chapitre et doit être accepté de la même façon.

#### Règle 14

##### **Durée de validité des certificats**

a. Les certificats autres que les Certificats de sécurité de construction pour navires de charge, les Certificats de sécurité du matériel d'armement pour navires de charge et les Certificats d'exemption, ne doivent pas être délivrés

pour une durée supérieure à douze mois. Les Certificats de sécurité du matériel d'armement pour navires de charge ne doivent pas être délivrés pour une durée de validité supérieure à vingt-quatre mois. Les Certificats d'exemption ne doivent pas avoir une durée de validité supérieure à celle des certificats auxquels ils se réfèrent.

b. Si une inspection a lieu dans les deux mois qui précèdent l'expiration de la période pour laquelle a été primitivement délivré un Certificat de sécurité radiotélégraphique pour navire de charge ou un Certificat de sécurité radiotéléphonique pour navire de charge, concernant les navires de charge d'une jauge brute de 300 tonneaux et plus, mais de moins de 500 tonneaux, ce certificat pourra être retiré, et il pourra en être délivré un nouveau, dont la validité prendra fin douze mois après l'expiration de ladite période.

c. Si, à la date d'expiration de son certificat, un navire ne se trouve pas dans un port du pays où il est immatriculé, la validité du certificat peut être prorogée par l'Administration mais une telle prorogation ne doit toutefois être accordée que pour permettre au navire d'achever son voyage au pays dans lequel il est enregistré ou dans lequel il doit être visité et seulement dans le cas où cette mesure apparaîtra comme opportune et raisonnable.

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

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

#### Règle 15

##### **Type de certificats**

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

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

#### Règle 16

##### **Affichage des certificats**

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

## Règle 17

### Acceptation des certificats

Les certificats délivrés sous l'autorité d'un Gouvernement contractant doivent être acceptés par les autres Gouvernements contractants comme ayant la même valeur que les certificats délivrés par ceux-ci.

## Règle 18

### Avenant au certificat

a. Si, au cours d'un voyage particulier, le nombre des personnes présentes à bord d'un navire est inférieur au nombre total indiqué sur le certificat de sécurité pour navires à passagers et si par suite ce navire a la faculté, conformément aux prescriptions des présentes Règles, d'avoir à bord un nombre d'embarcations de sauvetage et d'autres engins de sauvetage inférieur à celui qui est inscrit sur le certificat, un avenant peut être délivré par le Gouvernement, la personne ou l'organisme mentionnés à la Règle 12 et à la Règle 13.

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

## Règle 19

### Contrôle

Tout navire possédant un certificat délivré en vertu de la Règle 12 ou de la Règle 13 est sujet, dans les ports des autres Gouvernements contractants, au contrôle de fonctionnaires dûment autorisés par ces Gouvernements dans la limite où ce contrôle a pour objet de vérifier qu'il existe à bord un certificat valable. Ce certificat doit être accepté à moins qu'il n'y ait des motifs clairs de croire que l'état du navire ou de son armement ne correspond pas en substance aux indications de ce certificat. Dans ce cas, le fonctionnaire exerçant le contrôle doit prendre les mesures nécessaires pour empêcher le navire d'appareiller jusqu'à ce qu'il puisse prendre la mer sans danger pour les passagers et l'équipage. Dans le cas où le contrôle donnerait lieu à une intervention quelconque, le fonctionnaire exerçant le contrôle doit informer immédiatement et par écrit le consul du pays où le navire est immatriculé de toutes les circonstances qui ont fait considérer cette intervention comme nécessaire, et il doit être fait rapport des faits à l'Organisation.

## Règle 20

### Bénéfice de la Convention

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

*Partie C***Accidents****Règle 21****Accidents**

*a.* Chaque Administration s'engage à effectuer une enquête au sujet de tout accident survenu à l'un quelconque de ses navires 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 aux présentes Règles.

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

**CHAPITRE II****Construction***Partie A***Généralités****Règle 1****Application**

- a.* (i) Le présent Chapitre s'applique aux navires neufs sauf dans le cas où il en est expressément disposé autrement.
- (ii) Dans le cas de navires à passagers et de navires de charge existants dont la quille a été posée à la date ou après la date d'entrée en vigueur de la Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer, 1948, l'Administration devra veiller à l'observation des prescriptions appliquées en vertu des dispositions du Chapitre II de cette Convention aux navires neufs, tels qu'ils sont définis dans ce Chapitre. Dans le cas de navires à passagers et de navires de charge existants dont la quille a été posée avant la date d'entrée en vigueur de ladite Convention, l'Administration devra veiller à l'observation des prescriptions appliquées en vertu des dispositions du Chapitre II

de la Convention précitée aux navires existants tels qu'ils sont définis dans ce Chapitre. Quant à celles des prescriptions du Chapitre II de la présente Convention qui ne figurent pas au Chapitre II de la Convention de 1948, chaque Administration décidera lesquelles devront être appliquées aux navires existants tels qu'ils sont définis dans la présente Convention.

*b.* Pour l'application de ce Chapitre :

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

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

*d.* Si un navire à passagers est autorisé, en vertu du paragraphe *c* de la Règle 27 du Chapitre III, à transporter un nombre de personnes supérieur à celui que peuvent recevoir ses embarcations de sauvetage, il doit se conformer aux règles spéciales de cloisonnement faisant l'objet du paragraphe *e* de la Règle 5 du présent Chapitre, et aux dispositions spéciales connexes relatives à la perméabilité faisant l'objet du paragraphe *d* de la Règle 4 du présent Chapitre, à moins que, compte tenu de la nature et des conditions du voyage, l'Administration considère comme suffisante l'application des autres dispositions des Règles du présent Chapitre.

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

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

ments contractants, s'il y en a, qui pourraient être directement intéressés au transport de ces passagers.

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

## Règle 2

### Définitions

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

- a. (i) Une ligne de charge de compartimentage est une flottaison considérée dans la détermination du compartimentage du navire.
- (ii) La ligne de charge maximum de compartimentage est la flottaison qui correspond au tirant d'eau le plus élevé autorisé par les règles de compartimentage applicables.
- b. La longueur du navire est la longueur mesurée entre les perpendiculaires menées aux extrémités de la ligne de charge maximum de compartimentage.
- c. La largeur du navire est la largeur extrême hors membres mesurée à la ligne de charge maximum de compartimentage ou au-dessous de cette ligne de charge.
- d. Le tirant d'eau est la distance verticale du tracé de la quille hors membres au milieu, à la ligne de charge de compartimentage considérée.
- e. Le pont de cloisonnement est le pont le plus élevé jusqu'auquel s'élèvent les cloisons étanches transversales.
- f. La ligne de surimmersion est une ligne tracée sur le bordé, à 76 millimètres (ou 3 pouces) au moins, au-dessous de la surface supérieure du pont de cloisonnement.
- g. La perméabilité d'un espace s'exprime par le pourcentage du volume de cet espace que l'eau peut occuper.

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

- h. La tranche des machines s'étend entre le tracé de la quille hors membres et la ligne de surimmersion, d'une part, et, d'autre part, entre les cloisons étanches transversales principales qui limitent l'espace occupé par les machines principales, les machines auxiliaires et les chaudières servant à la propulsion et toutes les soutes à charbon permanentes.

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

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

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

- j. Dans tous les cas, les volumes et les surfaces doivent être calculés hors membres.

### *Partie B*

## **Cloisonnement et stabilité**

(La Partie B s'applique aux navires à passagers à l'exception de la Règle 19 qui s'applique également aux navires de charge.)

### **Règle 3**

#### **Longueur envahissable**

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

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

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

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

### **Règle 4**

#### **Perméabilité**

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

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

- (i) la tranche des machines, comme définie par la Règle 2 du présent Chapitre;
  - (ii) la partie du navire à l'avant de la tranche des machines;
  - (iii) la partie du navire à l'arrière de la tranche des machines.
- b. (i) La perméabilité moyenne de la tranche des machines sera calculée par la formule:

$$85 + 10 \left( \frac{a - c}{v} \right)$$

dans laquelle:

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

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

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

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

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

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

dans laquelle:

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

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

d. Dans le cas d'un navire autorisé, aux termes du paragraphe c de la Règle 27 du Chapitre III, à transporter un nombre de personnes supérieur à la

capacité de ses embarcations, et qui doit, aux termes du paragraphe *d* de la Règle 1 du présent Chapitre, satisfaire à des dispositions spéciales, la perméabilité uniforme moyenne dans toutes les parties du navire en avant (ou en arrière) de la tranche des machines doit être déterminée par la formule:

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

dans laquelle:

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

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

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

*e.* Dans le cas de dispositions peu usuelles, l'Administration peut admettre ou exiger le calcul direct de la perméabilité moyenne pour les parties situées à l'avant et à l'arrière de la tranche des machines. Afin de permettre ce calcul la perméabilité des espaces à passagers, tels qu'ils sont définis dans la Règle 2 du présent Chapitre, sera prise égale à 95, celle de la tranche des machines à 85, celle de toutes les soutes à marchandises, à charbon et des magasins à 60, et celle des doubles-fonds, des soutes à combustible et autres liquides à un chiffre qui peut être approuvé dans chaque cas.

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

## Règle 5

### Longueur admissible des compartiments

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

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

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

- (i) à mesure que la longueur du navire augmente, et
- (ii) depuis un facteur A applicable aux navires essentiellement affectés au transport des marchandises, jusqu'à un facteur B applicable aux navires essentiellement affectés au transport des passagers.

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

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

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

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

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

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

$C_s$  = le critérium;

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

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

P = le volume total des espaces à passagers au-dessous de la ligne de sur-immersion d'après la définition de la Règle 2 du présent Chapitre;

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

P<sub>1</sub> = le produit KN où: —

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

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

Si la valeur du produit KN est plus grande que la valeur de la somme de P et du volume total réel affecté aux passagers, au-dessus de la ligne de surimmersion, on peut prendre pour P<sub>1</sub> le plus grand des deux nombres correspondant à la somme mentionnée ci-dessus d'une part, et la valeur de <sup>2</sup>/<sub>3</sub> de KN d'autre part.

Si P<sub>1</sub> est plus grand que P on aura

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

et dans les autres cas

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

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

d. Prescriptions pour le compartimentage des navires autres que ceux visés par le paragraphe e de la présente Règle.

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

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

Toutefois, lorsque le critérium est égal ou supérieur à 45, et que simultanément le facteur de cloisonnement déterminé au moyen de la formule (V) est inférieur ou égal à 0,65, mais supérieur à 0,5 le compartimentage du navire en arrière de la cloison d'abordage sera établi avec le facteur de compartimentage 0,5.

Si le facteur F est inférieur à 0,40 et s'il est établi à la satisfaction de l'Administration qu'il est pratiquement impossible d'adopter ce facteur pour un compartiment de la tranche des machines du navire considéré,

le cloisonnement de ce compartiment peut être déterminé avec un facteur plus élevé pourvu, toutefois, que ce facteur ne soit pas supérieur à 0,40.

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

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

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

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

- (iii) Le cloisonnement en arrière de la cloison d'abordage des navires ayant moins de 131 mètres (ou 430 pieds) de longueur, mais pas moins de 79 mètres (ou 260 pieds), dont le critérium est moindre que *S*, et de tous les navires ayant moins de 79 mètres (ou 260 pieds) de longueur, doit être déterminé par un facteur égal à l'unité, à moins que, dans l'un ou l'autre cas, il ne soit établi à la satisfaction de l'Administration qu'il est pratiquement impossible de maintenir ce facteur dans une partie quelconque du navire; dans ce cas, l'Administration pourra accorder des tolérances dans la mesure qui lui paraîtra justifiée par les circonstances.
- (iv) Les prescriptions de l'alinéa (iii) du présent paragraphe s'appliqueront également, quelle que soit leur longueur, aux navires qui seront prévus pour porter un nombre de passagers dépassant douze mais ne dépassant pas le plus petit des deux nombres suivants:

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

*e.* Règles spéciales de compartimentage des navires autorisés, en vertu du paragraphe *c* de la Règle 27 du Chapitre III, à transporter un nombre de personnes supérieur au nombre que peuvent recevoir leurs embarcations de sauvetage et tenus, aux termes du paragraphe *d* de la Règle 1 du présent Chapitre, de se conformer à des dispositions spéciales.

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

2. Si, dans le cas de navires de ce genre, d'une longueur inférieure à 91,5 m. (ou 300 pieds), l'Administration reconnaît qu'il serait impossible d'appliquer un tel facteur à un compartiment, elle peut tolérer que la longueur de ce compartiment soit déterminée par un facteur supérieur, à condition que le facteur employé soit le plus faible qu'il est pratiquement possible et raisonnable d'adopter dans les circonstances envisagées.
- (ii) Si, dans le cas d'un navire quelconque, qu'il soit d'une longueur inférieure à 91,5 m. (ou 300 pieds), ou non, la nécessité de transporter de fortes quantités de marchandises ne permet pas, en pratique, d'exiger que le cloisonnement en arrière de la cloison d'abordage soit déterminé par un facteur ne dépassant pas 0,50, le degré de compartimentage applicable sera déterminé conformément aux alinéas 1 à 5 suivants, étant entendu, toutefois, que l'Administration pourra admettre, si elle estime peu raisonnable d'insister pour une application stricte à quelque égard que ce soit, toute autre disposition de cloisons étanches se justifiant par ses qualités, et ne diminuant pas l'efficacité générale du compartimentage.
1. Les dispositions du paragraphe *c* de la présente Règle, relatives au critérium de service, doivent s'appliquer; toutefois, pour le calcul de la valeur de  $P_1$ ,  $K$  doit avoir, pour les passagers en couchettes, la plus grande des deux valeurs suivantes, soit la valeur déterminée au paragraphe *c* de la présente Règle, soit 3,55 mètres cubes (ou 125 pieds cubes), et, pour les passagers non pourvus de couchettes, une valeur de 3,55 mètres cubes (ou 125 pieds cubes).
  2. Le facteur  $B$  au paragraphe *b* de la présente Règle doit être remplacé par le facteur  $BB$ , déterminé selon la formule suivante:

L en mètres

$$BB = \frac{17,6}{L-33} + 0,20$$

(L = 55 et au-dessus)

L en pieds

$$BB = \frac{57,6}{L-108} + 0,20$$

(L = 180 et au-dessus)

3. Le cloisonnement en arrière de la cloison d'abordage des navires ayant une longueur de 131 mètres (ou 430 pieds) et au-dessus, et dont le critérium est au plus égal à 23, doit être déterminé par le facteur  $A$  donné par la formule (I) figurant au paragraphe *b* de la présente Règle; celui des navires qui ont un critérium au moins égal à 123, par le facteur  $BB$ , donné par la formule figurant à l'alinéa (ii) 2 du présent paragraphe; enfin, celui des navires qui ont un critérium compris entre

23 et 123, par un facteur F obtenu par interpolation linéaire entre les facteurs A et BB à l'aide de la formule:

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

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

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

$$S_1 = \frac{3.712 - 25L}{19} \quad (\text{L en mètres}) \quad S_1 = \frac{1.950 - 4L}{10} \quad (\text{L en pieds})$$

doit être déterminé par un facteur égal à l'unité; celui des navires dont le critérium est égal ou supérieur à 123, par le facteur BB donné par la formule figurant à l'alinéa (ii) 2 du présent paragraphe; enfin celui des navires dont le critérium est compris entre  $S_1$  et 123 par le facteur F obtenu par interpolation linéaire entre l'unité et le facteur BB, au moyen de la formule:

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

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

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

## Règle 6

**Prescriptions spéciales relatives au compartimentage**

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

- (i) que la muraille du navire s'étende sur toute la longueur du navire jusqu'au pont correspondant à la ligne de surimmersion la plus haute et que toutes les ouvertures dans le bordé extérieur au-dessous de ce pont sur toute la longueur du navire soient considérées comme étant, au regard de la Règle 14 du présent Chapitre, au-dessous de la ligne de surimmersion; et
  - (ii) que les deux compartiments adjacents à la «baïonnette» du pont de cloisonnement soient, chacun, dans les limites de la longueur admissible, correspondant à leurs lignes de surimmersion respectives, et qu'en outre leurs longueurs combinées n'excèdent pas le double de la longueur admissible calculée avec la ligne de surimmersion inférieure.
- b.
- (i) La longueur d'un compartiment peut dépasser la longueur admissible fixée par les prescriptions de la Règle 5 du présent Chapitre, pourvu que la longueur de chacune des deux paires de compartiments adjacents, comprenant chacune le compartiment en question, ne dépasse ni la longueur envahissable, ni deux fois la longueur admissible.
  - (ii) Si l'un des deux compartiments adjacents est situé dans la tranche des machines et le second en dehors de la tranche des machines, et si la perméabilité moyenne de la portion du navire où le second est situé n'est pas la même que celle de la tranche des machines, la longueur combinée des deux compartiments doit être fixée en prenant pour base la moyenne des perméabilités des deux portions du navire auquel les compartiments en question appartiennent.
  - (iii) Lorsque les deux compartiments adjacents ont des facteurs de cloisonnement différents, la longueur combinée de ces deux compartiments doit être déterminée proportionnellement.

c. Pour les navires d'au moins 100 mètres (ou 330 pieds) de longueur, une des cloisons principales transversales en arrière de la cloison d'abordage doit être placée à une distance de la perpendiculaire avant au plus égale à la longueur admissible.

d. Une cloison transversale principale peut présenter une niche, pourvu qu'aucun point de la niche ne dépasse, vers l'extérieur du navire, deux surfaces verticales menées de chaque bord à une distance du bordé égale à  $\frac{1}{5}$  de la largeur du navire définie par la Règle 2 du présent Chapitre, cette distance

étant mesurée normalement au plan diamétral du navire et dans le plan de la ligne de charge maximum de compartimentage.

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

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

- (i) La longueur combinée des deux compartiments séparés par la cloison en question n'excède pas 90 pour cent de la longueur envahissable ou deux fois la longueur admissible, avec la réserve, toutefois, que pour les navires ayant un facteur de cloisonnement supérieur à 0,9, la longueur totale des deux compartiments en question ne dépasse pas la longueur admissible.
- (ii) Un compartimentage supplémentaire est prévu par le travers de la baïonnette pour maintenir le même degré de sécurité que si la cloison était plane.
- (iii) Le compartiment au-dessus duquel s'étend la baïonnette ne dépasse pas la longueur admissible correspondant à une ligne de surimmersion prise 76 mm. (3 pouces) au-dessous de la baïonnette.

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

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

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

i. Lorsque le facteur de compartimentage prévu est inférieur ou égal à 0,5, la longueur combinée de deux compartiments adjacents quelconques ne doit pas excéder la longueur envahissable.

## Règle 7

## Stabilité des navires en état d'avarie

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

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

Lorsque le facteur de compartimentage prévu est 0,5 ou moindre, mais supérieur à 0,33, la stabilité à l'état intact doit être telle que le navire satisfasse à ces conditions avec deux compartiments principaux adjacents quelconques envahis.

Lorsque le facteur de compartimentage prévu est 0,33 ou moindre, la stabilité à l'état intact doit être telle que le navire satisfasse à ces conditions avec trois compartiments principaux adjacents quelconques envahis.

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

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

(iii) En cas de doute sur la stabilité dynamique après avarie, l'Administration peut demander qu'elle soit étudiée.

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

Espaces	Perméabilité
Destinés aux marchandises, au charbon ou aux provisions de bord	60
Occupés par des locaux habités .....	95
Occupés par des machines .....	85
Destinés aux liquides .....	0 ou 95 <sup>1)</sup>

<sup>1)</sup> En choisissant entre ces deux derniers nombres celui qui entraîne les exigences les plus sévères.

Des perméabilités de surface plus élevées doivent être adoptées pour les espaces qui, au voisinage du niveau de l'eau, après avarie, ne contiennent aucune surface appréciable de machines ou de locaux habités et pour les espaces qui ne sont généralement occupés par aucune quantité appréciable de marchandises ou d'approvisionnements.

d. On supposera que les dimensions de l'avarie considérée sont les suivantes:

- (i) Étendue longitudinale: la plus petite des deux valeurs: 3,05 mètres (ou 10 pieds), plus trois pour cent de la longueur du navire ou 10,67 mètres (ou 35 pieds). Lorsque le facteur de compartimentage prévu est 0,33 ou moindre, l'étendue longitudinale supposée de l'avarie doit être augmentée si nécessaire pour que deux cloisons étanches principales consécutives quelconques puissent être intéressées.
- (ii) Étendue transversale (mesurée de la muraille du navire vers l'intérieur et perpendiculairement au plan diamétral au niveau de la ligne de charge maximum de compartimentage): une distance d'un cinquième de la largeur du navire, telle que définie dans la Règle 2 du présent Chapitre.
- (iii) Étendue verticale: du tracé de la quille hors membres (ligne d'eau zéro) sans limitation vers le haut.
- (iv) Si une avarie d'une étendue inférieure à celle indiquée dans les alinéas (i), (ii) et (iii) du présent paragraphe entraîne des conditions plus sévères du point de vue de la bande, ou de la hauteur métacentrique résiduelle, une telle avarie sera adoptée comme hypothèse des calculs.

e. L'envahissement dissymétrique doit être réduit au minimum grâce à des dispositions convenables. Lorsqu'il est nécessaire de corriger de grands angles de bande, les moyens adoptés pour l'équilibrage doivent, s'il est pratiquement possible, être automatiques, mais dans tous les cas où des commandes des traverses d'équilibrage sont prévues, leur manœuvre doit pouvoir se faire d'un point situé au-dessus du pont de cloisonnement. Ces dispositifs, ainsi que leurs commandes, doivent être acceptés par l'Administration, de même que la bande maximum atteinte avant la mise en jeu des mesures d'équilibrage. Lorsque des dispositifs d'équilibrage sont requis, la durée de l'équilibrage ne doit pas excéder 15 minutes. Le capitaine du navire sera pourvu des renseignements nécessaires concernant l'usage des dispositifs d'équilibrage.

f. Le navire, dans sa situation définitive, après avarie et, dans le cas d'un envahissement dissymétrique, après que les mesures d'équilibrage ont été prises, doit satisfaire aux conditions suivantes:

- (i) En cas d'envahissement symétrique, la hauteur métacentrique résiduelle devra être positive et au moins égale à 0,05 mètre (2 pouces). Elle sera calculée par la méthode à déplacement constant.

- (ii) Dans le cas d'un envahissement dissymétrique, la bande totale ne doit pas excéder sept degrés, sauf dans certains cas spéciaux, pour lesquels l'Administration peut autoriser une bande supplémentaire, résultant de l'envahissement dissymétrique, pourvu que, en aucun cas, la bande totale dans le stade final n'excède quinze degrés.
- (iii) En aucun cas, la ligne de surimmersion ne doit être immergée dans le stade final de l'envahissement. S'il est considéré comme probable que la ligne de surimmersion se trouve immergée au cours d'un stade intermédiaire de l'envahissement, l'Administration peut exiger toutes études et dispositions qu'elle jugera nécessaires pour la sécurité du navire.

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

- h. (i) L'Administration ne pourra accorder de dérogation aux exigences concernant la stabilité en cas d'avarie, à moins qu'il ne soit démontré que, dans toute condition d'exploitation, la hauteur métacentrique, à l'état intact, résultant de ces exigences est trop élevée pour l'exploitation envisagée.
- (ii) Des dérogations aux prescriptions relatives à la stabilité en cas d'avarie ne doivent être accordées que dans des cas exceptionnels et sous réserve que l'Administration estime que les proportions, les dispositions et autres caractéristiques du navire, susceptibles d'être pratiquement et raisonnablement adoptées dans des circonstances d'exploitation particulières propres au navire, sont les plus favorables possibles du point de vue de la stabilité en cas d'avarie.

## Règle 8

### Lestage

Lorsqu'un lest liquide est nécessaire, l'eau de lestage ne doit pas en général être admise dans des citernes à combustible. Les navires pour lesquels il n'est pratiquement pas possible d'éviter l'admission d'eau dans des citernes à combustible doivent être équipés d'épurateurs d'eau polluée, donnant satisfaction à l'Administration, à moins qu'il ne soit prévu d'autres moyens admis par l'Administration pour l'évacuation des eaux de lestage polluées.

## Règle 9

**Cloisons d'extrémité, cloisons limitant la tranche des machines, tunnels des lignes d'arbres, etc.**

- a. (i) Un navire doit être pourvu d'une cloison de coqueron avant ou d'abordage qui doit être étanche jusqu'au pont de cloisonnement. Cette cloison doit être placée à une distance de la perpendiculaire avant égale au moins à 5 pour cent de la longueur du navire et au plus à 3,05 mètres (ou 10 pieds) plus 5 pour cent de la longueur du navire.
- (ii) S'il existe à l'avant une longue superstructure, une cloison étanche aux intempéries doit être établie au-dessus de la cloison d'abordage entre le pont de cloisonnement et le pont situé immédiatement au-dessus. Le prolongement de la cloison d'abordage peut ne pas être placé directement au-dessus de celle-ci, pourvu que ce prolongement soit à une distance de la perpendiculaire avant au moins égale à 5 pour cent de la longueur du navire et que la partie du pont de cloisonnement qui forme baïonnette soit effectivement étanche aux intempéries.

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

c. Dans tous les cas, les tubes de sortie d'arbres arrière doivent être enfermés dans des espaces étanches de volume modéré. Le presse-étoupe arrière doit être placé dans un tunnel étanche ou dans un autre espace étanche séparé du compartiment des tubes de sortie d'arbres arrière et d'un volume assez réduit pour qu'il puisse être rempli par une fuite du presse-étoupe sans que la ligne de surimmersion soit immergée.

## Règle 10

**Doubles-fonds**

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

- (i) Les navires dont la longueur est au moins égale à 50 mètres (ou 165 pieds) et inférieure à 61 mètres (ou 200 pieds) doivent être pourvus d'un double-fond s'étendant au moins depuis l'avant de la tranche des machines jusqu'à la cloison du coqueron avant ou aussi près que pratiquement possible de cette cloison.

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

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

*c.* Les petits puisards établis dans les doubles-fonds pour recevoir les aspirations des pompes de cale ne doivent pas être plus profonds qu'il n'est nécessaire, et en aucun cas leur profondeur ne doit être supérieure à la hauteur du double-fond dans l'axe, diminuée de 457 millimètres (ou 18 pouces); les puisards ne doivent par ailleurs pas s'étendre au-dessous du plan horizontal défini au paragraphe *b* de la présente Règle. Des puisards allant jusqu'au bordé peuvent cependant être admis à l'extrémité arrière des tunnels d'arbres des navires à hélice. D'autres puisards (par exemple les tanks de retour d'huile de graissage sous les machines principales) peuvent être autorisés par l'Administration, si elle estime que les dispositions d'ensemble assurent une protection équivalente à celle que fournit un double-fond conforme aux prescriptions de la présente Règle.

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

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

## Règle 11

### Détermination, marquage et inscription des lignes de charge de compartimentage

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

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

c. Le franc-bord correspondant à chacune de ces lignes de charge doit être mesuré au même emplacement et à partir de la même ligne de pont que les francs-bords déterminées conformément à la Convention internationale en vigueur relative aux lignes de charge.

d. Le franc-bord relatif à chaque ligne de charge de compartimentage approuvée et aux conditions d'exploitation correspondantes doit être clairement indiqué dans le Certificat de sécurité pour navire à passagers.

e. Dans aucun cas, une marque de ligne de charge de compartimentage ne peut être placée au-dessus de la ligne de charge maximum en eau salée correspondant soit à l'échantillonnage du navire, soit à la Convention internationale en vigueur relative aux lignes de charge.

f. Quelles que soient les positions des marques de lignes de charge de compartimentage, un navire ne doit jamais être chargé de façon à immerger la ligne de charge correspondant à la saison et à la région du globe, tracée conformément à la Convention internationale en vigueur relative aux lignes de charge.

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

## Règle 12

### Construction et épreuve initiale des cloisons étanches

a. Chaque cloison étanche de compartimentage, qu'elle soit transversale ou longitudinale, doit être construite de manière à pouvoir supporter, avec une marge de sécurité convenable, la pression due à la plus haute colonne d'eau

qu'elle risque d'avoir à supporter en cas d'avarie du navire, et au moins la pression due à une colonne d'eau s'élevant jusqu'à la ligne de surimmersion. La construction de ces cloisons doit donner satisfaction à l'Administration.

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

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

c. L'essai par remplissage des compartiments principaux n'est pas obligatoire. Lorsqu'il n'est pas effectué d'essai par remplissage, un essai à la lance est obligatoire; cet essai doit être effectué au stade le plus avancé possible de l'aménagement du navire. Un examen minutieux des cloisons étanches doit, de toutes façons, être effectué.

d. Le coqueron avant, les doubles-fonds (y compris les quilles tubulaires) et les doubles-coques doivent être soumis à une épreuve sous une pression correspondant aux prescriptions du paragraphe *a* de la présente Règle.

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

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

## Règle 13

### Ouvertures dans les cloisons étanches

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

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

- (ii) Il ne peut exister sur les cloisons étanches de compartimentage ni vannes, ni robinets ne faisant pas partie d'un ensemble de tuyautages.
  - (iii) Il ne doit pas être utilisé de plomb ou autre matériau sensible à la chaleur pour les circuits traversant des cloisons étanches de compartimentage, lorsque la détérioration de ces circuits, en cas d'incendie, compromettrait l'intégrité de l'étanchéité des cloisons.
- c. (i) Il ne peut exister ni porte, ni trou d'homme, ni aucun orifice d'accès:
1. dans la cloison étanche d'abordage au-dessous de la ligne de surimmersion;
  2. dans les cloisons transversales étanches séparant un local à marchandises d'un local à marchandises contigu ou d'une soute à charbon permanente ou de réserve, sauf exceptions spécifiées au paragraphe *l* de la présente Règle.
- (ii) Sauf dans les cas prévus à l'alinéa (iii) du présent paragraphe, on ne peut faire traverser la cloison d'abordage au-dessous de la ligne de surimmersion que par un tuyau au plus, pour le service du liquide contenu dans le coqueron avant, pourvu que ce tuyau soit muni d'une vanne à fermeture à vis, commandée d'un point au-dessus du pont de compartimentage et dont le corps est fixé à la cloison d'abordage à l'intérieur du coqueron avant.
- (iii) Si le coqueron avant est divisé pour recevoir deux espèces de liquides différents, l'Administration peut permettre que la cloison d'abordage soit traversée au-dessous de la ligne de surimmersion par deux tuyaux, chacun d'eux satisfaisant aux prescriptions de l'alinéa (ii) du présent paragraphe, pourvu que cette Administration reconnaisse qu'il n'y a pas d'autre solution pratique que l'installation de ce second tuyau et que compte tenu du cloisonnement supplémentaire prévu dans le coqueron avant, la sécurité du navire demeure assurée.
- d. (i) Les portes étanches dans les cloisons séparant les soutes permanentes des soutes de réserve doivent être toujours accessibles, sauf toutefois l'exception prévue à l'alinéa (ii) du paragraphe *k* pour les portes des soutes d'entrepont.
- (ii) Des dispositions satisfaisantes, telles que la mise en place d'écrans, doivent être prises pour éviter que le charbon n'empêche la fermeture des portes étanches des soutes à charbon.
- e. Dans les espaces contenant les machines principales et auxiliaires, y compris les chaudières servant à la propulsion et toutes les soutes à charbon permanentes, il ne doit pas exister plus d'une porte dans chaque cloison étanche principale transversale, à l'exception des portes des soutes à charbon et des tunnels de lignes d'arbres. Si le navire comporte deux lignes d'arbres ou plus, les tunnels doivent être reliés par un passage d'intercommunication. Ce passage ne doit comporter qu'une seule porte de communication avec l'espace réservé

aux machines s'il y a deux lignes d'arbres; il ne doit pas comporter plus de deux portes de communication avec l'espace réservé aux machines s'il y a plus de deux lignes d'arbres. Toutes ces portes doivent être à glissières et placées de manière que leurs seuils soient pratiquement aussi hauts que possible. La commande à main pour la manœuvre de ces portes à partir d'un point se trouvant au-dessus du pont de cloisonnement doit être située à l'extérieur de l'espace affecté aux machines, si cet arrangement est compatible avec une disposition satisfaisante du mécanisme correspondant.

- f. (i) Les portes étanches doivent être du type à glissières ou du type à charnières. Des portes de type équivalent peuvent être admises, à l'exclusion des portes constituées par des panneaux boulonnés ou des portes se fermant par la seule gravité ou par la seule action d'un poids.
- (ii) Les portes à glissières peuvent être:  
soit à simple commande manuelle,  
soit mues par sources d'énergie en plus de la commande manuelle.
- (iii) Les portes étanches autorisées peuvent ainsi être rangées dans trois classes:  
Classe 1 – Portes à charnières;  
Classe 2 – Portes à glissières à commande manuelle;  
Classe 3 – Portes à glissières mues par sources d'énergie en plus de la commande manuelle.
- (iv) Les commandes de toutes les portes étanches, qu'elles soient actionnées par une source d'énergie ou non, doivent être capables d'assurer la fermeture de la porte lorsque le navire a une gîte de 15 degrés dans un sens ou dans l'autre.
- (v) Les portes étanches de toutes classes doivent être munies d'indicateurs d'ouverture permettant de vérifier, de tous les postes de manœuvre d'où ces portes ne sont pas visibles, si elles sont ouvertes ou fermées. Dans le cas où l'une quelconque des portes étanches, quelle qu'en soit la classe, n'est pas disposée pour pouvoir être fermée d'un poste central de manœuvre, il doit être prévu un moyen de communication directe mécanique, électrique, téléphonique ou tout autre moyen approprié permettant à l'officier chargé de la veille d'entrer rapidement en communication avec la personne chargée, d'après les consignes préalables, de fermer la porte en question.

g. Les portes à charnières (classe 1) doivent être pourvues de dispositifs de fermeture à serrage rapide manœuvrables de chaque côté de la cloison, tels que, par exemple, des tourniquets.

h. Les portes à glissières à commande manuelle (classe 2) peuvent être à déplacement vertical ou horizontal. Le mécanisme doit pouvoir être manœuvré sur place des deux côtés et, en outre, d'un point accessible situé au-dessus du pont de cloisonnement, par un mouvement de manivelle à rotation, ou par

un autre mouvement présentant les mêmes garanties de sécurité et d'un type approuvé. Des dérogations à la manœuvre des deux côtés sont admises s'il est justifié que sa mise en place est pratiquement impossible du fait de la disposition des locaux. Dans le cas de manœuvre à main, le temps nécessaire pour assurer la fermeture complète de la porte, le navire étant droit, ne doit pas dépasser 90 secondes.

- i. (i) Les portes à glissières mues par des sources d'énergie (classe 3) peuvent être à déplacement vertical ou horizontal. Lorsqu'il est prévu qu'une porte doit être fermée au moyen d'une source d'énergie d'un poste central de manœuvre, le mécanisme doit être disposé de manière à permettre la commande des portes sur place, des deux côtés, au moyen des mêmes sources d'énergie. La porte devra se refermer automatiquement si, après avoir été fermée au poste central de manœuvre, elle est ouverte sur place. De même, il doit exister sur place un moyen de la maintenir fermée, sans qu'elle puisse être ouverte par le poste central de manœuvre. Des poignées de manœuvre locale, communiquant avec le mécanisme mû par source d'énergie, doivent être prévues de chaque côté de la cloison et doivent être disposées de telle façon qu'une personne passant par la porte puisse maintenir les deux poignées dans la position d'ouverture et ne puisse pas faire fonctionner involontairement le système de fermeture. Les portes à glissières mues par sources d'énergie doivent être munies d'une commande à main manœuvrable des deux côtés de la porte et, en outre, d'un point accessible au-dessus du pont de cloisonnement par un mouvement de manivelle à rotation continue ou par un autre mouvement présentant les mêmes garanties de sécurité et d'un type approuvé. Des dispositions doivent être prises pour avertir, par un signal sonore, que le mouvement de fermeture de la porte est amorcé et va se continuer jusqu'à fermeture complète. La durée de la fermeture de la porte doit être suffisante pour assurer la sécurité.
- (ii) Il doit y avoir au moins deux sources d'énergie indépendantes capables d'assurer l'ouverture et la fermeture de toutes les portes desservies. Chacune d'elles doit être suffisante pour assurer la manœuvre simultanée de toutes les portes. Ces deux sources doivent être contrôlées de la station centrale située sur la passerelle qui comportera tous indicateurs nécessaires permettant de vérifier que chacune des deux sources d'énergie prévues est capable d'assurer le service requis de façon satisfaisante.
- (iii) Dans le cas de manœuvre hydraulique, chaque source d'énergie doit être constituée par une pompe capable de fermer toutes les portes en un temps au plus égal à 60 secondes. Il doit exister, en outre, pour l'ensemble de l'installation, des accumulateurs hydrauliques de capacité suffisante pour assurer au moins les trois mouvements successifs suivants de l'ensemble des portes: fermeture - ouverture - fermeture.

Le fluide utilisé doit rester incongelable pour les températures susceptibles d'être rencontrées par le navire durant son service.

- j.* (i) Des portes étanches à charnières (classe 1) peuvent être admises dans les parties du navire affectées aux passagers et à l'équipage, ainsi que dans les locaux de service, à condition qu'elles soient placées au-dessus d'un pont dont la surface inférieure, à son point le plus bas en abord, se trouve au moins à 2,13 mètres (ou 7 pieds) au-dessus de la ligne de charge maximum de compartimentage.
- (ii) Les portes étanches dont le seuil est situé au-dessus de la ligne de charge maximum et au-dessous de la ligne définie à l'alinéa précédent doivent être du type à glissière et peuvent être à commande manuelle (classe 2), sauf sur les navires effectuant de courts voyages internationaux et ayant un facteur de cloisonnement inférieur ou égal à 0,5 où toutes ces portes doivent être manœuvrées par sources d'énergie. L'emploi de sources d'énergie est exigé pour la manœuvre des portes établies au passage des conduits des cales frigorifiques et conduits de ventilation ou de tirage forcé, si ces conduits traversent plus d'un cloisonnement principal étanche de compartimentage.
- k.* (i) Les portes étanches devant être à certains moments ouvertes à la mer, et dont le seuil est situé au-dessous de la ligne de charge maximum de compartimentage, doivent être à glissières. Les règles suivantes doivent leur être appliquées:
1. Si le nombre de ces portes (compte non tenu des portes d'entrée des tunnels de lignes d'arbres) excède cinq, toutes ces portes, ainsi que celles des entrées des tunnels de lignes d'arbres, des conduits de ventilation ou de tirage forcé, doivent être manœuvrées au moyen de sources d'énergie (classe 3) et pouvoir être fermées simultanément d'un poste central de manœuvre situé sur la passerelle.
  2. Si le nombre de ces portes (compte non tenu des portes d'entrée des tunnels de lignes d'arbres) est compris entre un et cinq:
    - a.* Si le navire n'a pas d'espaces à passagers au-dessous du pont de cloisonnement, toutes les portes précitées peuvent être manœuvrées à la main (classe 2).
    - b.* Si le navire comporte des espaces à passagers au-dessous du pont de cloisonnement, toutes les portes précitées doivent être mues par sources d'énergie (classe 3) et pouvoir être fermées simultanément d'un poste central de manœuvre situé sur la passerelle.
  3. Sur tout navire, s'il n'y a, au total, dans l'espace affecté aux machines et dans les cloisons limitant cet espace, que deux portes étanches, l'Administration peut autoriser pour ces deux portes l'emploi de la manœuvre à main seulement (classe 2).

- (ii) S'il existe entre les soutes à charbon dans les entreponts au-dessous du pont de cloisonnement des portes étanches à glissières qui peuvent, à la mer, être occasionnellement ouvertes pour la manipulation du charbon, l'emploi de sources d'énergie est exigé pour la manœuvre de ces portes. L'ouverture et la fermeture de ces portes doivent être mentionnées au journal de bord prescrit par l'Administration.
- l. (i) Dans le cas où l'Administration est convaincue que l'installation de telles portes présente le caractère d'une nécessité absolue, des portes étanches de construction satisfaisante pourront être admises sur les cloisons étanches d'entrepont des locaux à marchandises. Ces portes pourront être du type à charnières ou du type roulantes ou coulissantes étant entendu qu'elles ne doivent pas comporter de commande à distance. Ces portes seront placées au niveau le plus élevé et aussi loin du bordé extérieur qu'il sera compatible avec leur utilisation pratique mais, en aucun cas, leurs bords verticaux extérieurs ne devront être placés à une distance du bordé extérieur inférieure à un cinquième de la largeur du navire telle qu'elle est définie à la Règle 2 du présent Chapitre, cette distance étant mesurée perpendiculairement au plan longitudinal de symétrie du navire, au niveau de la ligne de charge maximum de compartimentage.
- (ii) Ces portes devront être fermées avant le départ et maintenues fermées pendant la navigation: les heures de leur ouverture à l'arrivée au port et de leur fermeture avant le départ du port devront être inscrites au journal de bord. Si l'une quelconque de ces portes demeure accessible en cours de voyage, elle devra comporter un dispositif qui empêche une ouverture non autorisée. Lorsqu'il existera des portes de cette nature, leur nombre et le détail de leur disposition feront l'objet d'un examen spécial par l'Administration.

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

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

- o.* (i) Si des tambours ou tunnels reliant les logements du personnel aux chaufferies, ou disposés pour renfermer des tuyautages ou pour tout autre but, sont ménagés à travers les cloisons transversales étanches, ces tambours ou tunnels doivent être étanches et satisfaire aux prescriptions de la Règle 16 du présent Chapitre. L'accès à l'une ou l'autre des extrémités de ces tunnels ou tambours, si on s'en sert à la mer comme passage, doit être réalisé par un puits étanche et d'une

hauteur suffisante pour que son débouché soit au-dessus de la ligne de surimmersion. L'accès à l'autre extrémité peut se faire par une porte étanche du type exigé par son emplacement dans le navire. Aucun de ces tunnels ou tambours ne doit traverser la cloison de compartimentage immédiatement en arrière de la cloison d'abordage.

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

#### Règle 14

##### **Ouvertures dans le bordé extérieur au-dessous de la ligne de surimmersion**

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

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

- c. (i) Si, dans un entrepont, le bord inférieur de l'ouverture d'un hublot quelconque est au-dessous d'une ligne tracée sur le bordé parallèlement au livet du pont de cloisonnement, et ayant son point le plus bas à 2½ pour cent de la largeur du navire au-dessus de la ligne de charge maximum de compartimentage, tous les hublots de cet entrepont doivent être des hublots fixes.
- (ii) Tous les hublots dont les bords inférieurs sont en-dessous de la ligne de surimmersion, autres que ceux qui, par application de l'alinéa (i) du présent paragraphe, sont du type fixe, doivent être construits de telle sorte que nul ne puisse les ouvrir sans l'autorisation du capitaine.
- (iii) 1. Si, dans un entrepont, le bord inférieur des hublots du type prévu à l'alinéa (ii) du présent paragraphe est situé au-dessous d'une ligne tracée parallèlement au livet du pont de cloisonnement, et ayant son point le plus bas à 1 m. 37 (ou 4½ pieds) plus 2,5 pour cent de la largeur du navire, au-dessus de la flottaison au départ du port, tous les hublots de cet entrepont doivent être fermés de façon étanche et à clef avant l'appareillage et ils ne doivent pas être ouverts avant que le navire n'entre dans un port. Il y aura lieu, le cas échéant, de tenir compte du fait que le navire est en eau douce.
2. Les heures d'ouverture de ces hublots dans le port et de leur fermeture à clef avant le départ seront inscrites au journal de bord prescrit par l'Administration.

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

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

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

- f. (i) Aucun hublot ne peut être établi dans les locaux affectés exclusivement au transport de marchandises ou de charbon.
- (ii) Des hublots pourront toutefois être installés dans des espaces affectés alternativement au transport de marchandises ou de passagers, mais ils seront construits de telle façon que personne ne puisse ouvrir ces hublots ou leurs tapes sans l'autorisation du capitaine.
- (iii) Si des marchandises sont transportées dans ces espaces, les hublots et leurs tapes seront fermés à clef et de façon étanche avant que les marchandises ne soient chargées, et la fermeture et le verrouillage des hublots et des tapes feront l'objet d'une mention au journal de bord prescrit par l'Administration.

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

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

- i.* (i) Toutes les prises d'eau et décharges dans le bordé extérieur doivent être disposées de façon à empêcher toute introduction accidentelle d'eau dans le navire. L'emploi du plomb ou d'autre matériau sensible à la chaleur est interdit pour les tuyaux de prises d'eau ou de décharges à la mer ou pour tout autre usage pour lequel la détérioration de ces tuyaux en cas d'incendie provoquerait un risque d'invasion.
- (ii) 1. Sous réserve des dispositions de l'alinéa (iii) du présent paragraphe, chaque décharge séparée partant de locaux situés au-dessous de la ligne de surimmersion et traversant le bordé extérieur doit être pourvue, soit d'un clapet automatique de non-retour muni d'un moyen de fermeture direct, manœuvrable d'un point situé au-dessus du pont de cloisonnement, soit de deux soupapes automatiques de non-retour sans moyen de fermeture direct, pourvu que la plus élevée soit placée de telle sorte qu'elle soit toujours accessible pour être visitée dans les circonstances de service, et d'un type normalement fermé.
2. Lorsqu'on emploie des valves à commande de fermeture directe, les postes de manœuvre au-dessus du pont de cloisonnement doivent toujours être facilement accessibles et ils doivent comporter des indicateurs d'ouverture et de fermeture.
- (iii) Les prises d'eau et décharges principales et auxiliaires communiquant avec les machines seront pourvues de robinets et de vannes interposés, à des endroits facilement accessibles, entre les tuyaux et le bordé extérieur, ou entre les tuyaux et les caissons fixés sur le bordé extérieur.
- j.* (i) Les coupées, portes de chargement et sabords à charbon situés au-dessous de la ligne de surimmersion doivent être de résistance suffisante. Ils doivent être efficacement fermés et assujettis avant l'appareillage et rester fermés pendant la navigation.
- (ii) Ces ouvertures ne seront en aucun cas situées de façon que leur point le plus bas se trouve au-dessous de la ligne de charge maximum de compartimentage.
- k.* (i) Les ouvertures intérieurs des manches à escarbilles, manches à saletés, etc. doivent être pourvues d'un couvercle efficace.
- (ii) Si ces ouvertures sont situées au-dessous de la ligne de surimmersion, le couvercle doit être étanche, et on doit, en outre, installer dans la manche un clapet de non-retour placé dans un endroit accessible au-dessus de la ligne de charge maximum de compartimentage. Quand on ne se servira pas de la manche, le couvercle et le clapet devront être fermés et assujettis en place.

### Règle 15

#### Construction et épreuves initiales des portes étanches, hublots, etc.

- a. (i) Le tracé, les matériaux utilisés et la construction des portes étanches, hublots, coupées, sabords à charbon, portes de chargement, soupapes, tuyaux, manches à escarbilles et à saletés visés dans les présentes Règles doivent être à la satisfaction de l'Administration.
- (ii) Le cadre des portes étanches verticales ne doit présenter à sa partie inférieure aucune rainure où pourrait se loger de la poussière risquant d'empêcher la porte de se fermer convenablement.
- (iii) Tous les robinets et vannes des prises d'eau ou des décharges à la mer situées au-dessous du pont de cloisonnement, ainsi que leurs liaisons à la coque, doivent être en acier, en bronze ou tout autre matériau ductile approuvé. La fonte ordinaire et les matériaux similaires ne devront pas être utilisés.

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

### Règle 16

#### Construction et épreuves initiales des ponts étanches, tambours, etc.

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

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

### Règle 17

#### Etanchéité au-dessus de la ligne de surimmersion

a. L'Administration peut demander que toutes les mesures pratiques et raisonnables soient prises pour limiter l'entrée et l'écoulement de l'eau au-dessus du pont de cloisonnement. De telles mesures peuvent comporter l'installation de cloisons étanches partielles ou de porques. Lorsque des cloisons partielles ou des porques sont ainsi installées sur le pont de cloisonnement dans le prolongement ou à proximité du prolongement de cloisons étanches

principales, elles doivent être raccordées de façon étanche au bordé et au pont de cloisonnement, de manière à empêcher l'écoulement de l'eau le long du pont lorsque le navire avarié est en position inclinée. Si une telle cloison étanche partielle ne se trouve pas dans le prolongement de la cloison étanche située au-dessous du pont, la partie du pont de cloisonnement située entre les deux doit être rendue étanche.

*b.* Le pont de cloisonnement ou un autre pont situé au-dessus doit être étanche, en ce sens que, dans des circonstances de mer ordinaires, il ne laisse pas l'eau pénétrer de haut en bas. Toutes les ouvertures pratiquées dans le pont exposé à la mer doivent être pourvues de surbaux de hauteur et de résistance suffisantes, et munies de moyens de fermeture efficaces permettant de les fermer rapidement et de les rendre étanches à la mer. Si le pont possède un pavois, des sabords de décharge à la mer et (ou) des dalots doivent être installés pour évacuer rapidement l'eau des ponts exposés à la mer en toutes circonstances de temps.

*c.* Les hublots, les portes de coupées, les portes de chargement, les sabords à charbon et autres dispositifs fermant les ouvertures pratiquées dans le bordé extérieur au-dessus de la ligne de surimmersion doivent être convenablement dessinés et construits et présenter une résistance suffisante eu égard au compartiment dans lequel ils sont placés et à leur position par rapport à la ligne de charge maximum de compartimentage.

*d.* Des tapes intérieures robustes, disposées de manière à pouvoir être facilement et efficacement fermées et assujetties de façon étanche, doivent être prévues pour les hublots dans les espaces situés au-dessous du pont immédiatement au-dessus du pont de cloisonnement.

## Règle 18

### Installations d'assèchement sur les navires à passagers

*a.* Tout navire doit être muni d'une installation de pompage efficace permettant d'épuiser et d'assécher un compartiment étanche quelconque, dans la mesure pratiquement possible à la suite d'une avarie, et cela que le navire soit droit ou incliné; il y a exception pour les compartiments qui ne sont utilisés que pour contenir en permanence du combustible liquide ou de l'eau. A cet effet, des aspirations latérales sont en général nécessaires, sauf dans les parties resserrées aux extrémités du navire où une seule aspiration peut être considérée comme suffisante. Dans les compartiments qui ne sont pas d'une forme usuelle, des aspirations supplémentaires peuvent être exigées. On prendra les dispositions nécessaires pour assurer l'écoulement de l'eau vers les aspirations du compartiment. Lorsque l'Administration admet, pour certains compartiments, que les dispositifs d'assèchement peuvent être inopportuns, elle peut dispenser de l'application de cette prescription, si les calculs faits suivant les termes du paragraphe *b* de la Règle 7 de présent Chapitre démontrent que la sécurité du

navire n'en sera pas réduite. Des moyens efficaces doivent être prévus pour l'évacuation de l'eau des cales frigorifiques.

- b. (i) Les navires doivent être munis d'au moins trois pompes actionnées par une source d'énergie et reliées au collecteur principal d'assèchement, l'une d'entre elles pouvant être conduite par la machine principale. Quand le critérium de service est égal ou supérieur à 30, une pompe indépendante supplémentaire actionnée par une source d'énergie doit être prévue.

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

Critérium de service	Moins de 30	30 et plus
Pompe conduite par la machine principale (peut être remplacée par une pompe indépendante).....	1	1
Pompes indépendantes .....	2	3

- (iii) Les pompes sanitaires, les pompes de ballast ou de service peuvent être considérées comme des pompes d'assèchement indépendantes si elles sont pourvues des liaisons nécessaires avec le réseau du tuyau-tage d'assèchement.

c. Dans toute la mesure du possible, les pompes d'assèchement actionnées par une source d'énergie doivent être placées dans des compartiments étanches séparés et situés ou disposés de telle sorte qu'il soit peu probable qu'une même avarie puisse en amener l'envahissement rapide et simultané. Si les machines et les chaudières sont installées dans deux ou plus de deux compartiments étanches, les pompes susceptibles d'être utilisées comme pompes d'assèchement doivent, autant que possible, être réparties dans ces divers compartiments.

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

- (i) une des pompes exigées est une pompe de secours d'un type submersible éprouvé, ayant sa source d'énergie située au-dessus du pont de cloisonnement, ou si
- (ii) les pompes et les sources d'énergie correspondantes sont réparties sur la longueur du navire de telle manière que, pour tout envahissement que le navire doit être en mesure de supporter, une pompe au moins située dans un compartiment exempt d'avarie puisse être utilisée.

e. Chaque pompe d'assèchement exigée, à l'exception des pompes supplémentaires qui peuvent être prévues pour les coquerons seulement, doit être disposée de manière à pouvoir aspirer dans un compartiment quelconque pour lequel l'assèchement est exigé en application des dispositions du paragraphe a de la présente Règle.

- f.* (i) Chaque pompe d'assèchement mue par une source d'énergie doit être capable d'imprimer à l'eau dans le collecteur principal d'aspiration prescrit une vitesse d'au moins 122 mètres (400 pieds) par minute. Les pompes d'assèchement indépendantes actionnées par une source d'énergie et placées dans la tranche des machines doivent avoir des aspirations directes dans les divers compartiments de cette tranche, avec cette réserve qu'il ne peut être exigé plus de deux aspirations pour l'un quelconque de ces compartiments. Lorsque de telles aspirations sont au nombre de deux ou plus, on doit en prévoir au moins une à bâbord et l'autre à tribord. L'Administration peut exiger que les pompes d'assèchement indépendantes actionnées par une source d'énergie et placées dans d'autres compartiments aient des aspirations directes séparées. Les aspirations directes doivent être convenablement disposées et celles qui sont situées dans un compartiment de la tranche des machines doivent être d'un diamètre au moins égal à celui qui est exigé pour le collecteur principal d'aspiration.
- (ii) Sur les navires chauffant au charbon, on doit installer dans la chaufferie, en sus des autres aspirations prévues par la présente Règle, un tuyau d'aspiration flexible de diamètre convenable et de longueur suffisante qui puisse être relié à l'aspiration d'une pompe indépendante mue par une source d'énergie.
- g.* (i) Dans la tranche des machines, en plus de l'aspiration ou des aspirations directes prescrites au paragraphe *f* de la présente Règle, une aspiration directe à partir d'un niveau convenable pour l'assèchement doit être branchée sur la pompe de circulation principale; cette aspiration est située dans le compartiment de la tranche des machines où se trouve la pompe précitée et est munie d'un clapet de non-retour. Le diamètre du tuyau de cette aspiration directe doit être au moins égal aux deux tiers de celui de l'orifice d'aspiration de la pompe pour les navires à vapeur et égal à celui de l'orifice d'aspiration de la pompe pour les navire à moteur.
- (ii) Si, de l'avis de l'Administration, la pompe de circulation principale ne convient pas pour desservir une telle aspiration directe, cette dernière, installée dans les mêmes conditions, doit être branchée sur la pompe indépendante la plus importante mue par une source d'énergie; le diamètre du tuyau de l'aspiration directe ainsi branchée doit être égal à celui de l'orifice d'aspiration de la pompe intéressée. Le débit de cette pompe, lorsque l'aspiration directe précitée est en service, doit être supérieur, d'une quantité à la satisfaction de l'Administration, à celui qui est exigé pour une pompe d'assèchement de l'installation.
- (iii) Les tiges de commande des organes de sectionnement de l'aspiration directe et, éventuellement, de la prise d'eau à la mer, doivent monter nettement au-dessus du parquet du local des machines.

- (iv) Si le combustible est, ou peut être, du charbon, et s'il n'y a pas de cloisons étanches entre les machines et les chaudières, il doit être installé pour toute pompe de circulation principale munie des dispositions prévues à l'alinéa (i) du présent paragraphe un refoulement à la mer soit direct, soit passant par la sortie d'eau de circulation.
- h. (i) Le tuyautage desservant les pompes exigées pour l'assèchement des compartiments des machines ou des cales à marchandises doit être entièrement distinct du tuyautage employé pour le remplissage ou l'épouséement des compartiments à eau ou à combustible liquide.
- (ii) Les tuyaux d'assèchement à l'intérieur au-dessous des soutes à charbon et des soutes à combustible liquide, ainsi que dans les compartiments des machines et dans les chaufferies, y compris les locaux renfermant des pompes à combustible liquide ou des caisses de décantation, devront être en acier ou tout autre matériau approuvé.

i. Le diamètre du collecteur principal doit être calculé à partir de la formule suivante, étant entendu que le diamètre intérieur réel du collecteur principal peut avoir une des valeurs normalisées les plus proches jugées acceptables par l'Administration :

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

où

d = le diamètre intérieur du collecteur principal, en millimètres

L = la longueur du navire, en mètres

B = la largeur du navire, en mètres

D = le creux hors membres du navire, mesuré au pont de cloisonnement, en mètres;

ou

$$d = \sqrt{\frac{L(B+D)}{2.500}} + 1$$

où

d = le diamètre intérieur du collecteur principal, en pouces

L = la longueur du navire, en pieds

B = la largeur du navire, en pieds

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

Le diamètre des dérivationis doit être déterminé au moyen de règles à établir par l'Administration.

j. La disposition du tuyautage d'assèchement et du tuyautage des ballasts doit être telle que l'eau ne puisse passer de la mer ou des ballasts dans les compartiments des machines ou dans les cales à marchandises, ni d'un compartiment quelconque dans un autre. En particulier, on doit prendre des mesures pour éviter qu'une citerne desservie par des aspirations branchées sur

le tuyautage d'assèchement et sur celui des ballasts ne puisse, par inadvertance, être remplie d'eau de mer quand elle contient une cargaison ou vidée quand elle contient du lest liquide.

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

*l.* Tous les robinets, vannes, boîtes de distribution faisant partie du système d'assèchement doivent être placés en des endroits où ils soient toujours accessibles dans les circonstances normales. Ils doivent être disposés de telle sorte qu'en cas d'envahissement on puisse faire aspirer une des pompes d'assèchement dans un compartiment quelconque; en outre, la mise hors service de toute pompe ou de son tuyau de raccordement au collecteur principal, lorsqu'ils sont situés à une distance du bordé inférieure à un cinquième de la largeur du navire, ne doit pas empêcher d'utiliser le reste de l'installation d'assèchement. S'il n'y a qu'un réseau de tuyaux commun à toutes les pompes, les vannes et robinets qu'il est nécessaire de manœuvrer pour régler les aspirations de cale doivent pouvoir être commandés d'un point situé au-dessus du pont de cloisonnement. Si, en plus du réseau principal de tuyautage d'assèchement, il y a un réseau de secours, il doit être indépendant du réseau principal, et disposé de telle sorte qu'une pompe puisse aspirer dans un compartiment quelconque en cas d'envahissement; dans ce cas, il est seulement indispensable que les robinets et vannes nécessaires au fonctionnement du réseau de secours puissent être commandés d'un point situé au-dessus du pont de cloisonnement.

*m.* Tous les dispositifs de commande des robinets et vannes, mentionnés au paragraphe 1 de la présente Règle, qui peuvent être commandés d'un point situé au-dessus du pont de cloisonnement doivent être clairement repérés à chaque emplacement de commande et munis d'indicateurs permettant de voir si les organes des sectionnement intéressés sont ouverts ou fermés.

## Règle 19

### Renseignements sur la stabilité des navires à passagers et navire de charge

*a.* Tout navire à passagers et navire de charge doit subir, après son achèvement, un essai permettant de déterminer les éléments de sa stabilité. Le capitaine doit recevoir tous les renseignements qui lui sont nécessaires pour lui permettre d'obtenir, d'une manière simple et rapide, les caractéris-

tiques précises de stabilité du navire dans toutes les conditions de service; une copie de ces renseignements doit être remise à l'Administration.

*b.* Si un navire subit des modifications ayant pour effet de modifier de façon appréciable les renseignements sur la stabilité fournis au capitaine, de nouveaux renseignements devront être fournis. Si nécessaire, un nouvel essai de stabilité sera effectué.

*c.* L'Administration peut dispenser un navire donné de l'essai de stabilité si elle dispose des éléments de base déduits de l'essai de stabilité d'un navire identique et s'il est établi, à sa satisfaction, que tous les renseignements relatifs à la stabilité du navire en cause peuvent être valablement utilisés.

*d.* L'Administration peut également dispenser de l'essai de stabilité un navire ou une catégorie de navires spécialement destinés au transport de liquide ou de minerai en vrac lorsque les données existantes pour des navires semblables démontrent clairement que, étant donné les proportions et les dispositions du navire, il aura dans toutes les conditions de chargement probables, un module de stabilité plus que suffisant.

## Règle 20

### Documents pour le contrôle du navire en cas d'avarie

Des plans où figurent clairement, pour chaque pont et cale, les limites des compartiments étanches, les ouvertures qui y sont pratiquées avec leurs dispositifs de fermeture et l'emplacement des commandes, ainsi que les dispositions à prendre pour corriger toute gîte causée par l'envahissement, doivent être exposés de manière permanente à la vue de l'officier ayant la responsabilité du navire. En outre, des opuscules contenant les mêmes renseignements doivent être mis à la disposition des officiers du navire.

## Règle 21

### Marquage, manœuvres et inspections périodiques des portes étanches, etc.

*a.* Cette Règle s'applique aux navires neufs et aux navires existants.

*b.* Il doit être procédé chaque semaine à des exercices de manœuvre des portes étanches, des hublots, des robinets ou vannes et des organes de fermeture des dalots, des manches à escarbilles et des manches à saletés. Sur les navires effectuant des voyages dont la durée excède une semaine, un exercice complet doit avoir lieu avant l'appareillage et d'autres ensuite pendant la navigation, à raison d'un au moins par semaine. Sur tous les navires, les portes étanches dont la manœuvre comporte l'emploi d'une source d'énergie et les portes à charnières des cloisons transversales principales qui sont utilisées à la mer doivent être manœuvrées quotidiennement.

*c.* (i) Les portes étanches, y compris les mécanismes et indicateurs correspondants, ainsi que les soupapes dont la fermeture est nécessaire

pour rendre un compartiment étanche, et toutes celles qui commandent la manœuvre des traverses d'équilibrage utilisables en cas d'avarie doivent être périodiquement inspectées à la mer à raison d'une fois au moins par semaine.

- (ii) Ces portes, vannes et mécanismes doivent comporter les indications permettant de les manœuvrer avec le maximum de sécurité.

## Règle 22

### Mentions au journal de bord

a. Cette Règle s'applique aux navires neufs et aux navires existants.

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

c. Mention de tous exercices et de toutes inspections prescrits par la Règle 21 du présent Chapitre doit être faite au journal de bord; toute défec-tuosité constatée y est explicitement notée.

## Partie C

### Machines et installations électriques

(La Partie C s'applique aux navires à passagers et aux navires de charge)

## Règle 23

### Généralités

a. A bord des navires à passagers, les installations électriques doivent être telles que:

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

b. Les navires de charge doivent se conformer aux Règles 26, 27, 28, 29, 30 et 33 du présent Chapitre.

## Règle 24

### Source d'énergie électrique principale sur les navires à passagers

*a.* Tout navire à passagers sur lequel l'électricité constitue le seul moyen d'assurer les services auxiliaires indispensables à sa propulsion et à sa sécurité doit être pourvu d'au moins deux groupes générateurs principaux. La puissance de ces groupes doit être telle qu'il soit encore possible d'assurer le fonctionnement des services mentionnés à l'alinéa *a* (i) de la Règle 23 du présent Chapitre en cas d'arrêt de l'un des groupes.

*b.* Lorsqu'il n'y a qu'une station génératrice principale, le tableau principal de distribution est placé dans la même tranche verticale principale d'incendie. Lorsqu'il y a plusieurs stations génératrices principales, il est admis qu'il n'y ait qu'un tableau principal de distribution.

## Règle 25

### Source d'énergie électrique de secours sur les navires à passagers

*a.* Une source autonome d'énergie électrique doit être placée au-dessus du pont de cloisonnement et en dehors des tambours de l'appareil propulsif. Sa position par rapport à la ou aux sources d'énergie électrique principales doit être telle que l'Administration puisse considérer qu'un incendie ou tout autre accident dans la tranche des machines, telle qu'elle est définie au paragraphe *h* de la Règle 2 du présent Chapitre, n'affecte pas l'alimentation ou la distribution d'énergie de secours. Elle ne sera pas placée sur l'avant de la cloison d'abordage.

*b.* L'énergie disponible doit être suffisante pour alimenter tout les services que l'Administration considère comme nécessaires à la sécurité des passagers et de l'équipage, au cas où des mesures de secours doivent être prises, compte tenu des services qui peuvent avoir à fonctionner simultanément. On prendra spécialement en considération l'éclairage de secours aux postes d'embarquement sur le pont et à l'extérieur le long du bord, dans tous les escaliers, cour-sives et échappées, dans les compartiments de machines et dans les postes de sécurité définis au paragraphe *f* de la Règle 35 du présent Chapitre, le fonctionnement de la pompe des diffuseurs ainsi que l'alimentation des feux de navigation et du fanal à signaux de jour si son alimentation ne provient que de la source principale d'énergie électrique. Cette énergie doit pouvoir être assurée et maintenue pendant 36 heures. Toutefois, dans le cas de navires effectuant régulièrement des voyages de courte durée, l'Administration peut accepter une alimentation réduite si elle estime qu'on obtient ainsi le même degré de sécurité.

*c.* La source d'énergie de secours peut être:

- (i) une génératrice actionnée par une machine d'entraînement appropriée, munie d'une alimentation indépendante de combustible et d'un système de démarrage approuvé. Le combustible utilisé ne doit pas avoir un point éclair inférieur à 43° C (ou 110° F);

(ii) une batterie d'accumulateurs capable de supporter la charge de secours sans avoir besoin d'être rechargée et sans chute excessive de tension.

- d. (i) Lorsque l'énergie électrique de secours est fournie par une génératrice, on doit prévoir une source temporaire d'énergie de secours constituée par une batterie d'accumulateurs de capacité suffisante pour:
1. alimenter un éclairage de secours pendant une demi-heure sans arrêt,
  2. permettre la manœuvre des portes étanches (dans le cas où celle-ci est électrique), mais sans qu'il soit nécessaire de les fermer toutes simultanément,
  3. alimenter les indicateurs de fermeture des portes étanches manœuvrées au moyen d'une source d'énergie (s'ils sont électriques), et
  4. faire fonctionner les avertisseurs sonores (s'ils sont électriques) dont le rôle est de prévenir que les portes étanches mues par une source d'énergie sont sur le point de se fermer.

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

- (ii) Lorsque la source d'énergie électrique de secours est constituée par une batterie d'accumulateurs, des dispositions doivent être prises pour assurer la mise en marche automatique d'un éclairage de secours en cas de défaillance de l'alimentation normale.

e. Pour toute batterie d'accumulateurs prévue en application de la présente Règle, il doit être installé une signalisation qui fonctionne lorsque la batterie intéressée est en décharge; cette signalisation doit être placée dans la tranche des machines et de préférence sur le tableau principal.

- f. (i) Le tableau principal de secours doit être installé aussi près que possible de la source d'énergie de secours.
- (ii) Lorsque la source d'énergie de secours est constituée par une génératrice, le tableau principal de secours doit être placé dans le même local que la source d'énergie de secours, sauf au cas où une telle disposition serait susceptible de compromettre le fonctionnement du tableau intéressé.
- (iii) Aucune batterie d'accumulateurs installée en application de la présente Règle ne doit être placée dans le même local que le tableau principal de secours.
- (iv) L'Administration peut autoriser qu'en service normal l'alimentation du tableau principal de secours provienne du tableau principal de distribution.

*g.* L'ensemble de l'installation de secours doit être réalisée de manière qu'elle puisse fonctionner lorsque le navire a une bande de 22,5 degrés avec, simultanément ou non, un angle d'assiette de 10 degrés.

*h.* Toutes mesures doivent être prises pour assurer la vérification à intervalles réguliers du fonctionnement de la source d'énergie de secours et de la source d'énergie temporaire, s'il y en a une; une telle vérification implique également celle des dispositifs automatiques.

## Règle 26

### Source d'énergie électrique de secours sur les navires de charge

*a.* Navires de charge d'une jauge brute égale ou supérieure à 5.000 tonneaux.

(i) Sur les navires de charge d'une jauge brute, égale ou supérieure à 5.000 tonneaux, il doit être prévu une source autonome d'énergie de secours; elle doit être située, à la satisfaction de l'Administration, au-dessus du pont continu le plus élevé et en dehors des tambours de l'appareil propulsif, de manière que son fonctionnement continu soit assuré en cas d'incendie ou de tout autre accident provoquant une défaillance de l'installation électrique principale.

(ii) L'énergie disponible doit être suffisante pour alimenter tous les services que l'Administration considère comme nécessaires à la sécurité de toutes les personnes présentes à bord au cas où des mesures de secours doivent être prises, compte tenu des services qui peuvent avoir à fonctionner simultanément. On prendra spécialement en considération:

1. l'éclairage de secours aux postes d'embarquement, sur le pont et à l'extérieur le long du bord, dans tous les escaliers, coursives et échappées, dans les locaux de l'appareil propulsif et dans le local dans lequel se trouve la station génératrice principale, sur la passerelle de navigation et dans la chambre des cartes;
2. le signal d'alarme;
3. les feux de navigation s'ils sont exclusivement électriques et le fanal à signaux de jour si son alimentation ne provient que de la source principale d'énergie électrique.

Cette énergie doit pouvoir être assurée et maintenue pendant 6 heures.

(iii) La source d'énergie de secours peut être:

1. une batterie d'accumulateurs capable de supporter la charge de secours sans avoir besoin d'être rechargée et sans chute excessive de tension;
2. une génératrice actionnée par une machine d'entraînement appropriée munie d'une alimentation indépendante de combustible et

d'un système de démarrage à la satisfaction de l'Administration.  
Le combustible utilisé ne doit pas avoir un point éclair inférieur à 43° C (ou 110° F).

- (iv) L'ensemble de l'installation de secours doit être réalisée de manière qu'elle puisse fonctionner lorsque le navire a une bande de 22,5 degrés avec, simultanément ou non, un angle d'assiette de 10 degrés.
- (v) Toutes mesures doivent être prises pour assurer la vérification à intervalles réguliers du fonctionnement de l'ensemble de l'installation de secours.

b. Navires de charge d'une jauge brute inférieure à 5.000 tonneaux.

- (i) Sur les navires de charge d'une jauge brute inférieure à 5.000 tonneaux, il doit être prévu une source autonome d'énergie de secours placée à la satisfaction de l'Administration et capable d'assurer l'éclairage des dispositifs de mise à l'eau et des postes d'arrimage des embarcations de sauvetage en conformité des prescriptions des alinéas a (ii), b (ii) et b (iii) de la Règle 19 du Chapitre III ainsi que pour alimenter tous autres services que l'Administration juge nécessaire, compte tenu de la Règle 38 du Chapitre III.
- (ii) L'énergie doit pouvoir être assurée et maintenue pendant 3 heures.
- (iii) Ces navires sont également soumis aux prescriptions des alinéas (iii), (iv) et (v) du paragraphe a de la présente Règle.

## Règle 27

### Précautions contre les électrocutions, l'incendie et autres accidents d'origine électrique

a. Navires à passagers et navires de charge

- (i) 1. Toutes les parties métalliques découvertes des machines et de l'équipement électrique qui ne sont pas destinées à être sous tension, mais sont susceptibles de le devenir par suite d'un défaut, doivent être mises à la masse (à la coque). Tout appareil doit être construit et monté de manière à éviter tout danger d'accident dans les conditions normales d'utilisation.
- 2. Les carcasses métalliques de toutes les lampes portatives, de tous les outils et accessoires similaires faisant partie de l'équipement électrique du navire et fonctionnant sous une tension supérieure à une tension de sécurité à fixer par l'Administration doivent être mises à la masse (à la coque) par un conducteur convenable, à moins qu'il ne soit pris des précautions équivalentes telles que double isolement de l'appareil intéressé ou raccordement de cet appareil à un transformateur d'isolement. L'Administration peut exiger que les lampes électriques portatives, outils ou accessoires similaires destinés à être utilisés dans des locaux humides fassent l'objet de précautions spéciales supplémentaires.

- (ii) Tout tableau principal de distribution, et tout tableau principal de secours doivent être installés de manière à offrir un accès facile, devant et derrière, sans danger pour le personnel préposé. Les côtés, l'arrière et, le cas échéant, la façade de ces tableaux doivent être convenablement protégés; il doit y avoir des tapis ou des caillebotis non conducteurs sur le devant et sur l'arrière aux endroits où ils sont reconnus nécessaires. Les pièces découvertes dont la tension par rapport à la masse (à la coque) dépasse une tension à préciser par l'Administration ne doivent pas être installées sur la face avant de tels tableaux.
- (iii) 1. Lorsqu'il est utilisé un réseau de distribution à retour par la coque, des précautions spéciales doivent être prises à la satisfaction de l'Administration.
2. Le retour par la coque ne doit pas être utilisé à bord des navires-citernes.
- (iv) 1. Toutes les gaines et armures métalliques des câbles doivent être continues (au sens électrique du terme) et mises à la masse (à la coque).
2. Si les câbles ne sont ni sous gaines métalliques ni armés, et s'il peut y avoir risque d'incendie par suite d'un défaut d'origine électrique, l'Administration doit exiger que des précautions spéciales soient prises.
- (v) Les appareils d'éclairage doivent être disposés de manière à éviter une élévation de température qui pourrait endommager le câblage et à empêcher que les matériaux environnants ne s'échauffent exagérément.
- (vi) Le câblage doit être supporté de manière à éviter l'usure par frottement ou toute autre détérioration.
- (vii) Chaque circuit séparé doit être protégé contre les courts-circuits. Chaque circuit doit également être protégé contre les surcharges sauf lorsqu'il s'agit d'appliquer la Règle 30 du présent Chapitre ou lorsque l'Administration accorde des exemptions. L'intensité admissible de chaque circuit doit être indiquée de façon permanente, ainsi que le calibre ou le réglage du dispositif approprié de protection contre les surcharges.
- (viii) Les batteries d'accumulateurs doivent être convenablement abritées et les compartiments principalement destinés à les contenir doivent être correctement construits et efficacement ventilés.
- b. Navires à passagers seulement
- (i) Les systèmes de distribution doivent être construits de telle manière qu'un incendie dans une quelconque des tranches verticales principales d'incendie ne mette pas obstacle au fonctionnement des services essentiels dans n'importe quelle autre tranche verticale principale d'incendie. Cette exigence sera considérée comme satisfaite si les

circuits principaux et les circuits de secours, traversant une tranche quelconque, sont séparés à la fois verticalement et horizontalement par un espace aussi grand que possible.

- (ii) Les câbles électriques doivent être d'un type non propagateur de la flamme à la satisfaction de l'Administration. L'Administration peut exiger un degré de protection plus élevé pour les câbles électriques dans des compartiments déterminés du navire en vue de prévenir l'incendie ou l'explosion.
- (iii) Dans les locaux où des mélanges de gaz et de vapeurs inflammables sont susceptibles de s'accumuler, aucun équipement électrique ne doit être installé, à moins qu'il ne soit d'un type tel qu'il ne puisse provoquer l'explosion du mélange considéré, tel par exemple un équipement antidéflagrant approprié.
- (iv) Tout circuit d'éclairage de chaque soute ou cale doit pouvoir être commandé par un interrupteur placé à l'extérieur de ces compartiments.
- (v) Les jonctions de tous les conducteurs, à l'exception des circuits de transmission à basse tension, doivent se faire exclusivement dans des boîtes de jonction ou dans des boîtes de dérivation. Toutes ces boîtes ou autres accessoires de câblage doivent être construits de manière à empêcher la propagation d'un feu prenant sa source à l'intérieure de ces boîtes ou accessoires. Les épissures ne peuvent être employées que si elles sont exécutées par un procédé approuvé, en vue de conserver les propriétés mécaniques et électriques initiales du câble.

#### c. Navires de charge seulement

Des dispositifs susceptibles de produire des arcs électriques ne doivent pas être installés dans un compartiment affecté principalement à des batteries d'accumulateurs, à moins que ces dispositifs ne soient du type antidéflagrant approprié.

### Règle 28

#### Marche arrière

##### a. Navires à passagers et navires de charge

Sur tout navire la puissance en marche arrière doit être suffisante pour assurer des aptitudes de manœuvre convenables dans toutes les circonstances normales.

##### b. Navires à passagers seulement

Lors des premiers essais d'un navire, des dispositions sont prises pour s'assurer que l'installation propulsive est telle qu'il soit possible d'inverser dans un temps convenable le sens de la poussée de l'hélice dans des conditions normales de manœuvre, de manière à étaler l'erre du navire en partant de la marche avant à la vitesse maximum de service.

## Règle 29

## Appareils à gouverner

## a. Navires à passagers et navires de charge

- (i) Les navires doivent être équipés d'un appareil à gouverner principal et d'un appareil à gouverner auxiliaire à la satisfaction de l'Administration.
- (ii) L'appareil à gouverner principal doit être d'une construction suffisamment solide et doit permettre de gouverner le navire à la vitesse maximum de service. L'appareil à gouverner principal et la mèche du gouvernail doivent être conçus de manière que leur tenue ne soit pas compromise à la vitesse maximum en marche arrière.
- (iii) L'appareil à gouverner auxiliaire doit être d'une construction suffisamment solide et doit permettre de gouverner le navire à une vitesse de navigation acceptable; il doit pouvoir être mis rapidement en fonction en cas d'urgence.
- (iv) Lorsque le gouvernail est actionné par une source d'énergie, sa position exacte doit être indiquée au poste de barre principal.

## b. Navires à passagers seulement

- (i) Le navire étant en marche avant à la vitesse maximum de service, l'appareil à gouverner principal doit pouvoir orienter le gouvernail de la position 35 degrés d'un bord à la position 35 degrés de l'autre bord, le temps mis au cours de ce mouvement pour passer de 35 degrés de n'importe quel bord à 30 degrés de l'autre étant au plus égal à 28 secondes.
- (ii) L'appareil à gouverner auxiliaire doit être actionné par une source d'énergie sur tout navire pour lequel l'Administration exige une mèche de gouvernail dont le diamètre à la hauteur de la barre est supérieur à 228 mm. (ou 9 pouces).
- (iii) Lorsque des équipements moteurs et les liaisons nécessaires faisant partie d'un appareil à gouverner principal sont installés en double à la satisfaction de l'Administration et que l'utilisation de chaque groupe d'équipements et des liaisons correspondantes permet de satisfaire aux conditions données à l'alinéa (i) du présent paragraphe, il n'est pas indispensable d'exiger un appareil à gouverner auxiliaire.
- (iv) Lorsque l'Administration exige une mèche de gouvernail dont le diamètre à la hauteur de la barre est supérieur à 22,86 cm. (ou 9 pouces) il doit être installé un poste de barre secondaire placé à la satisfaction de l'Administration. Les dispositifs de commande à distance à partir du poste de barre principal et du poste de commande secondaire doivent être réalisés, à la satisfaction de l'Administration, de telle manière que l'un quelconque de ces dispositifs étant hors service il

n'en résulte pas l'impossibilité de gouverner le navire au moyen de l'autre.

- (v) Des dispositions doivent être prises à la satisfaction de l'Administration pour permettre la transmission des ordres de la passerelle au poste de barre secondaire.

*c. Navires de charge seulement*

- (i) L'appareil à gouverner auxiliaire doit être actionné par une source d'énergie sur tout navire pour lequel l'Administration exige une mèche de gouvernail dont le diamètre à la hauteur de la barre est supérieur à 355 mm. (ou 14 pouces).
- (ii) Lorsque des équipements moteurs et les liaisons nécessaires faisant partie d'un appareil à gouverner principal sont installés en double à la satisfaction de l'Administration et que l'utilisation de chaque groupe d'équipements et de liaisons correspondantes permet de satisfaire aux conditions données à l'alinéa (iii) du paragraphe *a* de la présente Règle, il n'est pas indispensable d'exiger un appareil à gouverner auxiliaire, à condition que, lorsque tous les groupes et liaisons intéressés sont en service simultanément, l'utilisation d'un tel ensemble permette également de satisfaire aux conditions données à l'alinéa (ii) du paragraphe *a* de la présente Règle.

Règle 30

**Appareils à gouverner électriques et électro-hydrauliques**

*a. Navires à passagers et navires de charge*

Des indicateurs de fonctionnement des moteurs de tout appareil à gouverner électrique ou électro-hydraulique doivent être installés à un emplacement approprié à la satisfaction de l'Administration.

*b. Navires à passagers (quelle que soit leur jauge brute) et navires de charge d'une jauge brute égale ou supérieure à 5.000 tonneaux*

- (i) Les appareils à gouverner électriques ou électro-hydrauliques doivent être desservis par deux circuits venant du tableau principal. L'un des circuits peut passer par le tableau de secours s'il y en a un. Chaque circuit doit être convenablement dimensionné pour alimenter tous les moteurs qui lui sont normalement raccordés et qui fonctionnent simultanément. Lorsqu'il est prévu des dispositifs de permutation dans le poste de barre permettant à l'un ou à l'autre des circuits d'alimenter un moteur ou un ensemble de moteurs, le dimensionnement de chaque circuit doit être convenable à l'égard des conditions de charge les plus élevées qu'ils sont susceptibles d'avoir à supporter. Les circuits doivent être séparés sur toute leur longueur par un espace aussi grand que possible.
- (ii) Les circuits et moteurs précités ne doivent être protégés que contre les courts-circuits.

c. Navires de charge d'une jauge brute inférieure à 5.000 tonneaux.

- (i) Lorsque l'énergie électrique est l'unique source d'énergie à la fois pour l'appareil à gouverner principal et pour l'appareil à gouverner auxiliaire les dispositions prévues au paragraphe *b* de la présente Règle doivent être satisfaites; cependant, lorsque l'appareil à gouverner auxiliaire doit être actionné par un moteur dont l'utilisation principale concerne d'autres services les dispositions prévues à l'alinéa (ii) du paragraphe *b* peuvent ne pas être directement appliquées, à condition que l'Administration se déclare satisfaite des dispositifs de protection en cause.
- (ii) Tout moteur d'appareil à gouverner principal électrique ou électro-hydraulique, ainsi que le ou les circuits qui l'alimentent ne doivent être protégés que contre les courts-circuits.

### Règle 31

#### Utilisation de combustibles liquides sur les navires à passagers

Aucun moteur à combustion interne dont le fonctionnement nécessite l'utilisation de combustible liquide de point éclair égal ou inférieur à 43 ° C (ou 110° F) ne doit être utilisé pour une installation fixe du bord.

### Règle 32

#### Position des installations de secours sur les navires à passagers

La source d'énergie électrique de secours, les pompes d'incendie de secours, les pompes d'assèchement de secours, les batteries de bouteilles de gaz carbonique affectées au service de lutte contre l'incendie ainsi que les autres dispositifs contre l'incendie essentiels à la sécurité du navire, ne doivent pas être installés à l'avant de la cloison d'abordage.

### Règle 33

#### Communication entre la passerelle et le local de l'appareil propulsif

Tous les navires doivent être pourvus de deux moyens permettant de transmettre les ordres de la passerelle au local de l'appareil propulsif. L'un de ces moyens doit être constitué par un transmetteur du type télégraphe.

### Partie D

#### Protection contre l'incendie

(Dans la Partie D, les Règles 34 à 52 s'appliquent aux navires à passagers transportant plus de 36 passagers; les Règles 35 à 53 s'appliquent aux navires à passagers ne transportant pas plus de 36 passagers; les Règles 35 et 54 s'appliquent aux navires de charge d'une jauge brute égale ou supérieure à 4.000 tonneaux.)

## Règle 34

## Dispositions générales

a. Cette Partie vise à obtenir le maximum possible de protection contre l'incendie, par une réglementation détaillée des installations et de leur construction. Les trois principes fondamentaux dont s'inspirent ces règles sont:

- (i) la séparation des locaux habités du reste du navire par des cloisonnements ayant une résistance mécanique et thermique;
- (ii) la localisation, l'extinction ou la détection de tout incendie à l'endroit où il a pris naissance;
- (iii) la protection des issues.

b. La coque, les superstructures et les roofs doivent être divisés en tranches verticales principales par des cloisons du type «A», dont la description est donnée au paragraphe c de la Règle 35 du présent Chapitre, ces tranches étant subdivisées elles-mêmes par des cloisons similaires assurant la protection des accès verticaux ou constituant les séparations entre les locaux habités et la tranche des machines d'une part et les locaux à marchandises, locaux de service et autres locaux d'autre part. En outre, en plus des services de rondes, des dispositifs d'alarme et d'extinction d'incendie tels qu'ils sont prescrits dans la Partie E du présent Chapitre, l'une ou l'autre des méthodes suivantes de protection, ou toute combinaison de ces méthodes acceptée par l'Administration doit être appliquée dans les locaux habités et les locaux de service, afin d'éviter la propagation d'un début d'incendie en dehors du local où il a pris naissance.

Méthode I. — Construction de cloisonnement divisionnaire intérieur suivant type «B», dont la description est donnée au paragraphe d de la Règle 35 du présent Chapitre, généralement sans dispositifs de détection ou d'extinction par eau diffusée dans les locaux habités et locaux de service.

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

Méthode III. — Construction, à l'intérieur de chacune des tranches verticales, d'un réseau de cloisonnements, constitué par des cloisons des types «A» et «B» réparties selon l'importance, les dimensions et la nature des divers compartiments, avec un système automatique de détection d'incendie dans tous les locaux où un incendie risque de se déclarer, avec une utilisation restreinte de matériaux et d'accessoires d'aménagement combustibles ou très inflammables, et en général sans installation d'un dispositif automatique d'extinction par eau diffusée.

Lorsqu'il y a lieu, il est indiqué, dans le titre ou le sous-titre des Règles de cette Partie du présent Chapitre, à quelles méthode ou méthodes s'appliquent les prescriptions de la Règle.

## Règle 35

## Définitions

Partout où dans cette Partie du présent Chapitre se présentent les expressions ci-dessous, elles doivent être interprétées comme suit:

- a. Matériau Incombustible signifie un matériau qui ne brûle ni n'émet de vapeurs inflammables en quantité suffisante pour s'enflammer au contact d'une flamme pilote quand il est porté à une température d'environ 750° C (ou 1382° F). Tout autre matériau est considéré comme «Matériau Combustible».
- b. L'essai au feu standard est un essai au cours duquel des échantillons des cloisons ou ponts ayant approximativement une surface de quatre mètres carrés soixante-cinq (ou 50 pieds carrés) et une hauteur de deux mètres quarante-quatre (ou 8 pieds) et devant ressembler le plus possible à la construction prévue et comporter, le cas échéant, un joint au moins, sont soumis dans le four d'essai, à une série de températures qui, en fonction du temps, sont approximativement les suivantes:
  - au bout des 5 premières minutes 538° C (ou 1000° F)
  - au bout des 10 premières minutes 704° C (ou 1300° F)
  - au bout des 30 premières minutes 843° C (ou 1550° F)
  - au bout des 60 premières minutes 927° C (ou 1700° F)
- c. Les cloisons type «A» ou cloisons coupe-feu sont constituées par des cloisons et des ponts conformes aux dispositions suivantes:
  - (i) elles doivent être construites en acier ou autre matériau équivalent;
  - (ii) elles doivent être convenablement armaturées;
  - (iii) elles doivent être construites de façon à pouvoir empêcher le passage de la fumée et des flammes à la fin de l'essai d'une heure au feu standard;
  - (iv) elles doivent présenter un degré d'isolation suivant des règles établies par l'Administration, compte tenu de la nature des locaux contigus. En règle générale, lorsque des cloisons et des ponts de ce genre sont exigés pour constituer des cloisonnements résistant au feu entre des locaux dont l'un ou l'autre comporte des lambourrages, des revêtements en bois, ou d'autres matériaux combustibles en contact avec la cloison, ils doivent être isolés de telle façon que, s'ils sont soumis pendant une heure à l'essai au feu standard, la température moyenne de la surface non exposée, quelle que soit celle-ci, n'augmente à aucun moment au cours de l'essai de plus de 139 degrés centigrades (ou 250 degrés Fahrenheit) au-dessus de la température initiale, et que la température en un point quelconque de cette surface, joints compris, ne s'élève pas de plus de 180 degrés centigrades (ou 325 degrés Fahrenheit) au-dessus de la température initiale. L'isolation peut être réduite

ou supprimée complètement aux endroits où l'Administration reconnaît qu'il y a un risque moindre d'incendie. L'Administration peut exiger que l'on procède à un essai de l'ensemble d'une cloison ou d'un pont prototype afin de s'assurer qu'elle satisfait aux prescriptions ci-dessus touchant l'intégrité de la cloison et l'élévation de température.

- d. Les cloisons type «B», ou cloisons écrans retardant la propagation de l'incendie, sont constituées par des cloisons construites de manière à pouvoir empêcher le passage des flammes jusqu'à la fin de la première demi-heure de l'essai au feu standard. En outre, elles doivent présenter un degré d'isolation conforme aux exigences de l'Administration, compte tenu de la nature des locaux avoisinants. En règle générale, lorsque des cloisons de ce genre sont exigées pour constituer des cloisonnements retardant la propagation de l'incendie entre des locaux, elles doivent être construites en matériaux tels que, s'ils sont soumis pendant la première période d'une demi-heure à l'essai au feu standard, la température moyenne de la face non exposée, quelle que soit celle-ci, n'augmente à aucun moment au cours de l'essai de plus de 139 degrés centigrades (ou 250 degrés Fahrenheit) au-dessus de la température initiale, et que la température en un point quelconque de cette surface, joints compris, ne s'élève pas de plus de 225 degrés centigrades (ou 405 degrés Fahrenheit) au-dessus de la température initiale. Lorsque les panneaux constitutifs sont en matériaux incombustibles, il suffira de vérifier que la condition d'élévation de température mentionnée ci-dessus est réalisée au bout des 15 premières minutes de l'essai au feu standard mais l'essai devra être poursuivi jusqu'à la fin des trente minutes afin de vérifier, de la manière habituelle, l'intégrité du panneau. Les matériaux servant à la construction ou à la fixation de cloisonnements incombustibles de type «B» doivent être eux-mêmes incombustibles. L'isolation peut être réduite ou supprimée complètement lorsque l'Administration reconnaît qu'il y a un risque moindre d'incendie. L'Administration peut exiger que l'on procède à un essai de l'ensemble d'une cloison prototype afin de s'assurer qu'elle satisfait aux prescriptions ci-dessus touchant l'intégrité de la cloison et l'élévation de température.
- e. Les Tranches verticales principales sont les zones qui résultent de la division de la coque, des superstructures et des roofs par des cloisons de type «A». Leur longueur moyenne au-dessus d'un pont quel qu'il soit ne dépasse pas, en règle générale, 40 mètres (ou 131 pieds).
- f. Les Postes de Sécurité sont les locaux dans lesquels sont placés les appareils de radio, ou les appareils principaux de navigation, ou les installations centrales de détection et de signalisation d'incendie, ou la génératrice de secours.
- g. Les Locaux Habités comprennent les locaux de réunions, les coursives, les locaux sanitaires, les cabines, les bureaux, les locaux affectés à l'équi-

page, les salons de coiffure, les offices isolés, armoires de service ou locaux similaires.

- h.* Les Locaux de Réunion sont les parties des locaux habités qui comprennent les halls, salles à manger, salons et autres locaux similaires, isolés de l'extérieur du navire d'une façon permanente.
- i.* Les Locaux de Service comprennent les cuisines, les offices principaux, les magasins (sauf les offices isolés et les armoires de service), les soutes à dépêches, les soutes à valeurs et les locaux similaires, ainsi que les entourages de descente qui y conduisent.
- j.* Les Locaux à Marchandises comprennent tous les locaux utilisés pour les marchandises (y compris les citernes à fret liquide) ainsi que les entourages des panneaux qui y aboutissent.
- k.* Les Locaux de Machines comprennent tous les locaux contenant l'appareil propulsif, les machines auxiliaires ou les machines frigorifiques, les chaudières, les pompes, les ateliers, les génératrices, les installations de ventilation et de conditionnement d'air, les postes de mazoutage et les locaux similaires, ainsi que les entourages des panneaux qui y aboutissent.
- l.* Acier ou autre matériau équivalent. — Toutes les fois que se présentent les mots «acier ou autre matériau équivalent», il faut entendre tout matériau qui, de lui-même ou par isolation, possède des propriétés équivalentes du point de vue de la résistance mécanique et de l'intégrité à celles de l'acier, après avoir été exposé au feu pendant le temps exigé (par exemple, l'aluminium, isolé de manière appropriée).
- m.* Faible pouvoir propagateur de flamme. — Toutes les fois que se présentent les mots «faible pouvoir propagateur de flamme», il faut entendre que la surface considérée s'opposera suffisamment à la propagation des flammes, compte tenu des risques d'incendie dans les locaux dont il s'agit. Ce degré de non-propagation est déterminé par une méthode d'essai appropriée à la satisfaction de l'Administration.

### Règle 36

#### Structure (Méthodes I, II et III)

##### *a.* Méthode I

La coque, les superstructures, les cloisons de structure, les ponts et les roofs doivent être construits en acier ou autre matériau équivalent.

##### *b.* Méthode II

- (i) La coque, les superstructures, les cloisons de structure, les ponts et les roofs doivent être construits en acier ou autre matériau équivalent.
- (ii) Quand on applique les mesures de protection prévues par la Méthode II, les superstructures peuvent, par exemple, être construites en alliage d'aluminium à la condition:

1. que l'élévation de température admise pour l'âme métallique des cloisons du type «A» tienne compte, au cours de l'exposition à l'essai au feu standard, des propriétés mécaniques du métal;
2. que soit installé un dispositif d'extinction automatique par eau diffusée, conforme au paragraphe g de la Règle 59 de ce Chapitre;
3. que des dispositions appropriées soient prises pour qu'en cas d'incendie les installations relatives aux engins de sauvetage, à leur mise à l'eau et à leur utilisation, soient aussi efficaces que si les superstructures étaient en acier;
4. que les encaissements et tambours des locaux de chaudières et machines soient en acier convenablement isolé, et les ouvertures, s'il y en a, convenablement disposées et protégées pour empêcher la propagation de l'incendie.

### c. Méthode III

- (i) La coque, les superstructures, les cloisons de structure, les ponts et les roofs doivent être construits en acier ou autre matériau équivalent.
- (ii) Lorsqu'on applique les prescriptions de protection contre l'incendie prévues à la Méthode III, les superstructures peuvent être, par exemple, en alliage d'aluminium, à condition:
  1. que l'élévation de température admise pour l'âme métallique des cloisons du type «A» tienne compte, au cours de l'exposition à l'essai au feu standard, des propriétés mécaniques du métal;
  2. que la quantité de matériaux combustibles utilisés dans la partie correspondante du navire soit réduite comme il convient, à la satisfaction de l'Administration. Les plafonds doivent être en matériau incombustible;
  3. que des dispositions appropriées soient prises pour qu'en cas d'incendie les installations relatives aux engins de sauvetage, à leur mise à l'eau et à leur utilisation soient aussi efficaces que si les superstructures étaient en acier; et
  4. que les encaissements et tambours des locaux de chaudières et machines soient en acier, convenablement isolés, et les ouvertures, s'il y en a, convenablement disposées et protégées pour empêcher la propagation de l'incendie.

### Règle 37

#### Tranches verticales principales (Méthodes I, II et III)

a. La coque, les superstructures et les roofs doivent être divisés en tranches verticales principales. Les baïonnettes et les niches doivent être réduites à leur minimum, mais lorsqu'elles sont nécessaires, leur construction doit être du type «A».

*b.* Dans la mesure du possible, les cloisons qui limitent les tranches verticales principales doivent être à l'aplomb des cloisons étanches de compartimentage situées immédiatement au-dessous du pont de cloisonnement.

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

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

### Règle 38

#### Ouvertures pratiquées dans les cloisons principales d'incendie du type «A» (Méthodes I, II et III)

*a.* Lorsque des cloisons du type «A» sont percées pour le passage de câbles électriques, de tuyaux, de conduits, etc. par des hiloires, des barrots ou autres éléments de la structure de la coque, des dispositions doivent être prises pour que leur résistance au feu ne soit pas compromise.

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

*c.* A l'exception des écoutilles et des ouvertures de tonnage situées entre les locaux de marchandises, les magasins et les soutes à bagages et entre ces locaux et les ponts découverts, toutes les ouvertures doivent être munies de moyens de fermeture attachés de manière permanente à la cloison et dont la résistance au feu doit être au moins égale à celle des cloisons sur lesquelles elles sont fixées. Lorsque des cloisons du type «A» sont percées par des ouvertures de tonnage, ces dernières doivent être fermées au moyen de panneaux d'acier.

*d.* La structure de toutes les portes et encadrements de portes dans les cloisons du type «A», ainsi que les dispositifs permettant de maintenir ces portes fermées, doivent offrir une résistance au feu, au passage de la fumée et des flammes, aussi équivalente que possible à celle des cloisons dans lesquelles ces portes sont pratiquées. Il n'est pas nécessaire d'isoler les portes étanches.

*e.* Chacune de ces portes doit pouvoir être ouverte de chaque côté de la cloison par une seule personne. Les portes d'incendie situées dans les cloisons des tranches verticales principales autres que les portes étanches doivent pou-

voir se fermer d'elles-mêmes, avec un moyen simple et facile de déclenchement du verrouillage qui les maintient dans la position ouverte. Le type et les plans de ces portes doivent être approuvés; le mécanisme de fermeture automatique doit pouvoir fonctionner avec une inclinaison défavorable de  $3\frac{1}{2}$  degrés.

### Règle 39

#### **Cloisons situées à l'intérieur des tranches verticales principales d'incendie (Méthodes I et III)**

##### **a. Méthode I**

- (i) A l'intérieur des locaux habités, toutes les cloisons d'entourage, autres que celles qui doivent être des cloisons du type «A», doivent être du type «B» et construites en un matériau incombustible, qui peut néanmoins être revêtu d'un matériau combustible conformément à la Règle 48 de ce Chapitre. Toutes les portes et ouvertures de même nature doivent être pourvues d'un moyen de fermeture correspondant au type de cloison dans laquelle elles sont pratiquées.
- (ii) Toutes les cloisons de coursives doivent s'étendre de pont à pont. Des ouvertures de ventilation peuvent être autorisées dans les portes des cloisons du type «B», de préférence dans la partie inférieure. Toutes les autres cloisons d'entourage doivent s'étendre de pont à pont dans le sens vertical, et jusqu'au bordé extérieur ou autres limites transversales, à moins que l'installation ne comporte des plafonds ou revêtements incombustibles assurant l'intégrité au feu, auquel cas les cloisons peuvent se limiter aux plafonds ou revêtements.

##### **b. Méthode III**

- (i) A l'intérieur des locaux habités, les cloisons d'entourage, autres que celles qui doivent être constituées par des cloisons du type «A», doivent être du type «B», et construites en un matériau incombustible qui peut néanmoins être revêtu d'un matériau combustible conformément à la Règle 48 de ce Chapitre. Ces cloisons doivent former un réseau continu de cloisons susceptibles de retarder la propagation de l'incendie, et à l'intérieur duquel la superficie d'un compartiment quelconque ne doit pas dépasser en général 120 mètres carrés (1.300 pieds carrés), avec un maximum de 150 mètres carrés (1.600 pieds carrés); elles doivent s'étendre de pont à pont. Toutes les portes et ouvertures de même nature doivent être pourvues d'un moyen de fermeture correspondant au type de cloison dans laquelle elles sont pratiquées.
- (ii) Tous les locaux publics de plus de 150 mètres carrés (ou 1.600 pieds carrés) doivent être entourés de cloisons du type «B» en matériau incombustible.

- (iii) L'isolation des cloisons des types «A» et «B», sauf en ce qui concerne celles qui séparent les tranches verticales principales, les postes de sécurité, les entourages d'escaliers et les coursives, peut être supprimée partout où les cloisonnements constituent la partie extérieure du navire, ou quand le compartiment adjacent ne présente pas de risque d'incendie.
- (iv) Toutes les cloisons des coursives doivent être constituées par des cloisons du type «B» et s'étendre de pont à pont. Les plafonds des coursives, lorsqu'il y en a, doivent être en un matériau incombustible. Des ouvertures de ventilation peuvent être autorisées dans les portes, de préférence dans la partie inférieure. Toutes les autres cloisons de séparation doivent également s'étendre de pont à pont, dans le sens vertical, et jusqu'au bordé extérieur ou autre limite transversale, à moins que l'installation ne comporte des plafonds ou revêtements incombustibles, auquel cas ces cloisons peuvent se limiter aux plafonds ou revêtements.
- (v) Les cloisons du type «B», autres que celles qui doivent être d'un type incombustible, doivent avoir des âmes incombustibles ou être d'un type composite, comportant à l'intérieur des couches de feuilles d'amiante ou de matériaux incombustibles analogues. L'Administration peut toutefois approuver d'autres matériaux dépourvus d'âmes incombustibles à condition que les cloisons possèdent des propriétés équivalentes pour retarder la transmission du feu.

#### Règle 40

##### **Séparation entre les locaux habités d'une part et les locaux de machines, les locaux à marchandises et les locaux de service d'autre part (Méthodes I, II et III)**

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

#### Règle 41

##### **Revêtements de ponts (Méthodes I, II et III)**

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

## Règle 42

**Protection des escaliers dans les locaux habités et de service (Méthodes I, II et III)****a. Méthodes I et III**

- (i) Tous les escaliers doivent avoir une charpente en acier, sauf lorsque l'Administration approuve l'utilisation d'autres matériaux équivalents, et être disposés dans des entourages constitués de cloisons du type «A», munis de moyens efficaces de fermeture de toutes les ouvertures, et s'étendant depuis le pont d'emménagement le plus bas jusqu'au moins à une hauteur d'où l'on peut accéder directement au pont découvert, à l'exception des cas indiqués ci-dessous:
  1. Il n'est pas nécessaire de prévoir d'entourage pour les escaliers qui desservent seulement deux entreponts, à condition que l'intégrité du pont découpé par la descente soit maintenue, au moyen de cloisons ou de portes convenables, dans l'un ou l'autre des deux entreponts.
  2. Des escaliers peuvent être installés sans entourage dans un local de réunion, à condition qu'ils se trouvent complètement à l'intérieur de ce local.
- (ii) Les entourages d'escaliers doivent avoir une communication directe avec les coursives et enclore une superficie suffisante pour empêcher l'embouteillage, compte tenu du nombre de personnes susceptibles de les utiliser en cas d'urgence. Ils doivent contenir le moins possible de locaux habités ou autres locaux fermés dans lesquels un incendie peut prendre naissance.
- (iii) Les entourages d'escaliers doivent avoir un degré d'isolation jugé satisfaisant par l'Administration, compte tenu de la nature des locaux adjacents. Les dispositifs de fermeture des ouvertures des entourages d'escaliers doivent avoir une résistance au feu au moins aussi efficace que les cloisons dans lesquelles ces ouvertures sont pratiquées. Les portes, autres que les portes étanches, doivent pouvoir se fermer d'elles-mêmes, comme il est prescrit pour les cloisons des tranches verticales principales, conformément à la Règle 38 du présent Chapitre.

**b. Méthode II**

- (i) Les escaliers principaux doivent avoir une charpente en acier, sauf lorsque l'Administration approuve l'utilisation d'autres matériaux appropriés employés conjointement avec des dispositifs supplémentaires de prévention et/ou d'extinction d'incendie, tels que l'Administration puisse considérer qu'il y a équivalence. Ils doivent se trouver dans des entourages constitués par des cloisons du type «A», munies de moyens efficaces de fermeture de toutes les ouvertures depuis le pont d'emménagement le plus bas jusqu'au moins à une hauteur d'où l'on peut accéder directement au pont découvert, à l'exception des cas indiqués ci-dessous:

1. Il n'est pas nécessaire de prévoir d'entourage pour les escaliers qui desservent seulement deux entrepôts à condition que l'intégrité du pont découpé par la descente soit maintenue au moyen de cloisons ou de portes convenables, dans l'un ou l'autre des deux entrepôts.
  2. Des escaliers peuvent être installés sans entourage dans un local de réunion, à condition qu'ils se trouvent entièrement à l'intérieur de ce local.
- (ii) Les entourages d'escaliers doivent avoir une communication directe avec les coursives et enclorre une superficie suffisante pour empêcher l'embouteillage, compte tenu du nombre de personnes susceptibles de les utiliser en cas d'urgence. Ils doivent contenir le moins possible de locaux habités ou autres locaux fermés dans lesquels un incendie peut prendre naissance.
- (iii) Les cloisons qui entourent les escaliers doivent avoir un degré d'isolation jugé satisfaisant par l'Administration, compte tenu de la nature des locaux adjacents. Les moyens de fermeture des ouvertures des entourages d'escaliers doivent avoir une résistance au feu au moins aussi efficace que les cloisons dans lesquelles ces ouvertures sont pratiquées. Les portes autres que les portes étanches doivent pouvoir se fermer d'elles-mêmes, comme il est prescrit pour les cloisons des tranches verticales principales, conformément à la Règle 38 de ce Chapitre.
- (iv) Les escaliers auxiliaires, à savoir ceux qui ne font pas partie des échappées prévues à la Règle 68 de ce Chapitre et qui relient seulement deux ponts, doivent comporter des charpentes en acier, sauf lorsque l'Administration approuve l'utilisation d'autres matériaux appropriés, dans des cas spéciaux; ils ne doivent toutefois pas nécessairement être à l'intérieur d'entourages, à condition que l'intégrité des ponts découpés par ces escaliers soit maintenue par l'installation de dispositifs automatiques d'extinction par eau diffusée dans ces escaliers.

#### Règle 43

**Protection des ascenseurs et monte-charges, puits d'éclairage,  
d'aération, etc. dans les locaux habités et de service  
(Méthodes I, II et III)**

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

b. Les cages des ascenseurs doivent être disposées de manière à empêcher la fumée et les flammes de passer d'un entrepont à un autre et doivent être munies de dispositifs de fermeture, permettant de limiter le tirage et le passage des fumées. L'isolation des cages d'ascenseurs qui se trouvent à l'intérieur des entourages d'escaliers n'est pas obligatoire.

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

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

#### Règle 44

##### **Protection des postes de sécurité (Méthodes I, II et III)**

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

#### Règle 45

##### **Protection des magasins, etc. (Méthodes I, II et III)**

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

#### Règle 46

##### **Fenêtres et hublots (Méthodes I, II et III)**

a. Toutes les fenêtres et hublots ouverts dans des cloisons séparant de l'extérieur les locaux habités doivent être construits avec des cadres en métal ou autre matériau approprié. Le vitrage doit être assujéti dans un encadrement avec couvre-joint métallique.

b. Toutes les fenêtres et hublots ouverts dans des cloisons à l'intérieur des locaux habités doivent être construits de façon à répondre aux prescriptions d'intégrité des cloisons sur lesquelles ils sont disposés.

c. Les prescriptions suivantes doivent être observées dans les locaux contenant (1) les machines principales de propulsion, ou (2) des chaudières à combustible liquide, ou (3) des machines auxiliaires à combustion interne de puissance totale égale ou supérieure à 1.000 chevaux:

- (i) les claires-voies doivent pouvoir être fermées de l'extérieur de ces locaux;
- (ii) les claires-voies comportant des panneaux vitrés doivent être munies de tapes extérieures en acier ou autre matériau équivalent, attachées de manière permanente à la claire-voie;
- (iii) toute fenêtre éventuellement autorisée par l'Administration dans les tambours de ces locaux doit être du type fixe et être munie d'une tape extérieure en acier ou autre matériau équivalent. Cette tape doit être attachée de manière permanente;
- (iv) le vitrage des fenêtres et claires-voies mentionnées aux alinéas (i), (ii) et (iii) du présent paragraphe doit être en verre armé.

#### Règle 47

##### Systèmes de ventilation (Méthodes I, II et III)

a. Les orifices d'arrivée d'air frais ou d'évacuation d'air vicié doivent pouvoir être fermés, en cas d'incendie, de l'extérieur du local qu'ils desservent. D'une manière générale, les ventilateurs doivent être disposés de façon que les conduits débouchant dans les divers locaux restent à l'intérieur de la même tranche verticale principale.

b. Tous les appareils de ventilation mécanique, à l'exception des ventilateurs des cales à marchandises et des locaux de machines et des dispositifs additionnels de ventilation qui peuvent être prescrits en application du paragraphe d de la présente Règle, doivent être munis d'une commande principale telle que l'on puisse arrêter tous les ventilateurs de l'un ou de l'autre de deux endroits aussi séparés qu'il est pratiquement possible. On doit prévoir deux commandes principales pour les appareils de ventilation mécanique desservant des locaux de machines; l'une d'entre elles doit pouvoir être manœuvrée de l'extérieur de ces locaux.

c. Une isolation efficace doit être prévue pour les conduits d'évacuation des fourneaux des cuisines, partout où ces conduits traversent des locaux habités.

d. Toutes mesures doivent, autant que faire se peut, être prises pour assurer, dans les postes de sécurité situés sous pont et hors des locaux de machines, la permanence de la ventilation et de la visibilité ainsi que l'absence de fumée, de façon qu'en cas d'incendie les machines et appareils qui s'y trouvent puissent être surveillés et continuent à fonctionner normalement. Deux moyens entièrement distincts doivent être prévus pour l'alimentation en air de ces locaux; les deux orifices d'entrée d'air correspondants doivent être disposés de façon à réduire au minimum le risque d'introduction simultanée de fumée par ces deux orifices. L'Administration pourra admettre que ces prescriptions ne soient pas appliquées pour les locaux situés sur un pont découvert et ouvrant sur ce pont et dans les cas où il est prévu localement des dispositifs de fermeture d'une efficacité équivalente.

## Règle 48

**Détails de construction (Méthodes I et III)***a. Méthode I*

Sauf dans les locaux à marchandises, les soutes à dépêches, soutes à bagages et les chambres à vivres réfrigérées, tous les revêtements, semelles, lambourrages, plafonds et isolations devront être constitués en matériaux incombustibles. Le volume total des éléments combustibles: revêtements, moulures, décorations et placages dans tout local habité ou local de réunion, ne doit pas dépasser un volume équivalent au volume d'un placage de 2,54 millimètres (1/10 pouce) d'épaisseur, recouvrant la surface totale des parois et du plafond. Toutes les surfaces apparentes des coursives et entourages d'escaliers et des espaces dissimulés ou inaccessibles doivent posséder un faible pouvoir propagateur de flamme.

*b. Méthode III*

On doit réduire autant qu'il est pratique et raisonnable l'emploi des matériaux combustibles de tous genres, tels que les bois, placages, éléments de plafonds, rideaux, tapis, non protégés contre le feu. Dans les grands locaux de réunion, les semelles, le lambourrage des parois et des plafonds et les supports divers doivent être en acier ou en matériau équivalent. Toutes les surfaces apparentes des coursives et entourages d'escaliers et des espaces dissimulés ou inaccessibles doivent posséder un faible pouvoir propagateur de flamme.

## Règle 49

**Détails divers (Méthodes I, II et III)**

Règles applicables à toutes les parties du navire

*a.* Les peintures, vernis, et autres substances analogues, à base de nitro-cellulose ou d'autres produits très inflammables, ne doivent pas être employés.

*b.* Les tuyautages traversant des cloisonnements du type «A» ou du type «B» doivent être en un matériau approuvé par l'Administration, compte tenu de la température à laquelle ces cloisonnements doivent pouvoir être soumis. Les tuyautages d'huile ou de combustible liquide doivent être en un matériau approuvé par l'Administration, compte tenu du risque d'incendie. Les matériaux dont les caractéristiques sont facilement affectées par la chaleur ne doivent pas être employés dans la construction des dalots extérieurs et boîtes de décharge sur bordé, des décharges sanitaires et autres conduits d'évacuation situés près de la ligne d'eau, de même que partout où leur destruction, en cas d'incendie, créerait des dangers d'invasion.

Règles applicables aux locaux habités et locaux de service

*c.* (i) Les lames d'air et espaces vides se trouvant derrière les vaigrages, ou entre ponts et plafonds doivent, être convenablement divisés par

des écrans bien ajustés, pour éviter le tirage. L'écartement de ces écrans ne doit pas dépasser 13,73 mètres (ou 45 pieds).

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

*d.* La construction des plafonds et des cloisonnements doit être telle, sans que l'efficacité de la protection contre l'incendie en soit diminuée, qu'elle permette aux rondes d'incendie de découvrir toute fumée provenant d'espaces dissimulés et inaccessibles, sauf dans les cas où l'Administration estimera qu'il n'y a pas de risque de naissance d'incendie dans ces espaces.

*e.* Les surfaces non apparentes de tous les vaigrages, cloisons, boiseries, escaliers, lambourrages, etc. dans les locaux habités doivent posséder un faible pouvoir propagateur de flamme.

*f.* Les radiateurs électriques, s'il y en a à bord, doivent être fixés à demeure et construits de façon à réduire à leur minimum les risques d'incendie. Il ne doit pas être installé de radiateur dont l'élément chauffant expose les vêtements, rideaux ou autres articles similaires à se carboniser ou à prendre feu sous l'effet de la chaleur dégagée par cet élément.

#### Règle 50

##### Films cinématographiques (Méthodes I, II et III)

Il ne sera pas utilisé de films sur supports de cellulose pour les appareils cinématographiques à bord des navires.

#### Règle 51

##### Dispositif automatique d'extension par eau diffusée, Système avertisseur d'incendie et Système de détection (Méthode II)

A bord des navires utilisant la Méthode II, on doit installer un dispositif automatique d'extension par eau diffusée et un système avertisseur d'incendie d'un type approuvé et conforme aux dispositions de la Règle 59 du présent Chapitre. Ces installations sont disposées de façon à protéger tous les locaux fermés affectés à l'usage ou au service des passagers ou de l'équipage à l'exception des locaux ne présentant pas un risque notable d'incendie.

#### Règle 52

##### Avertisseurs d'incendie automatiques et dispositifs de détection d'incendie (Méthode III)

Sur les navires où l'on utilise la Méthode III, on doit installer un dispositif de détection d'incendie d'un type approuvé qui sera installé de façon à per-

mettre de découvrir la présence d'un incendie dans tous les locaux fermés affectés à l'usage et au service des passagers ou de l'équipage (à l'exception des locaux qui ne présentent pas un risque notable d'incendie). Cette installation doit signaler automatiquement la présence ou l'indication d'un incendie, ainsi que son emplacement. Les indications sont reçues en un ou plusieurs endroits ou postes de sécurité du navire, là où les officiers et les membres de l'équipage peuvent les observer avec le plus de rapidité.

### Règle 53

#### Navires ne transportant pas plus de 36 passagers

*a.* En sus des définitions données par la Règle 35 de ce Chapitre, les navires ne transportant pas plus de 36 passagers doivent se conformer aux prescriptions des Règles 36, 37, 38, 40, 41, du paragraphe *a* de la Règle 43, des Règles 44, 45, 46, des paragraphes *a*, *b* et *f* de la Règle 49 et de la Règle 50 du présent Chapitre. Lorsque des cloisons du type «A» sont prescrites en vertu des Règles susvisées, l'Administration peut accepter une réduction du degré d'isolation inférieure à celle qui résulte de l'application de l'alinéa (iv) du paragraphe *c* de la Règle 35 du présent Chapitre.

*b.* En sus des obligations résultant de l'application des Règles visées au paragraphe *a*, les dispositions suivantes doivent être prises :

- (i) tous les escaliers et échappées des locaux habités et de service doivent être en acier ou autre matériau approprié;
- (ii) la ventilation mécanique des locaux de machines doit pouvoir être arrêtée d'un point aisément accessible situé en dehors des locaux des machines;
- (iii) sauf lorsque toutes les cloisons d'entourage des locaux habités sont conformes aux prescriptions des paragraphes *a* de la Règle 39 et *a* de la Règle 48 du présent Chapitre, les navires de cette catégorie doivent être pourvus d'un système automatique de détection d'incendie conforme à la Règle 52 du présent Chapitre. Dans les locaux habités, les cloisons de coursives doivent être en acier ou être construites en panneaux du type «B».

### Règle 54

#### Navires de charge d'une jauge brute égale ou supérieure à 4.000 tonneaux

*a.* La coque, les superstructures, les cloisons résistantes, les ponts et les roofs doivent être construits en acier, sauf dans des cas spéciaux où l'Administration peut approuver l'utilisation d'autres matériaux appropriés, compte tenu du risque d'incendie.

*b.* Dans les locaux habités, les cloisons des coursives doivent être en acier ou être construites en panneaux du type «B».

c. Les revêtements de pont à l'intérieur des locaux habités situés sur les ponts qui forment la partie supérieure des locaux de machines et des locaux à marchandises doivent être d'un type ne s'enflammant pas facilement.

d. Les escaliers intérieurs situés sous le pont exposé doivent être en acier ou autre matériau approprié. Les cages des ascenseurs destinés à l'équipage qui se trouvent dans les locaux habités doivent être en acier ou en un autre matériau équivalent.

e. Les cloisons des cuisines et magasins à peinture, des lampisteries, des magasins du maître d'équipage (lorsqu'ils sont contigus aux locaux habités) et des locaux des génératrices de secours, le cas échéant, doivent être en acier ou matériau équivalent.

f. Il ne doit pas être utilisé de peintures, vernis et autres substances analogues à base de nitrocellulose ou d'autres produits très inflammables dans les locaux habités et locaux de machines.

g. Les tuyautages d'huile ou de combustibles liquides doivent être en un matériau approuvé par l'Administration compte tenu du risque d'incendie. On ne doit pas utiliser de matériaux facilement affectés par la chaleur pour la construction des dalots extérieurs, boîtes de décharges sanitaires et autres conduits d'évacuation proches de la flottaison ainsi qu'aux endroits où la défaillance de ces matériaux en cas d'incendie risquerait de provoquer un envahissement.

h. Les radiateurs électriques, s'il y en a à bord, doivent être fixés à demeure et construits de façon à réduire à leur minimum les risques d'incendie. On ne doit pas installer de radiateurs dont l'élément chauffant expose les vêtements, rideaux ou autres articles similaires à se carboniser ou prendre feu au contact de la chaleur dégagée par cet élément.

i. On ne doit pas utiliser de films à supports de cellulose pour les appareils cinématographiques.

j. La ventilation mécanique des locaux de machines doit pouvoir être arrêtée d'un point aisément accessible situé en dehors des locaux des machines.

### *Partie E*

#### **Détection et extinction de l'incendie sur les navires à passagers et les navires de charge**

(La Partie E est applicable aux navires à passagers et aux navires de charge, à l'exception des Règles 59 et 64 qui ne s'appliquent qu'aux navires à passagers et de la Règle 65 qui ne s'applique qu'aux navires de charge.)

Note. — Les Règles 56 à 63 posent les conditions auxquelles doivent répondre les installations mentionnées dans les Règles 64 et 65.

## Règle 55

### Définitions

Sauf stipulation contraire, dans cette Partie du présent Chapitre:

- a. La «longueur du navire» désigne la longueur entre perpendiculaires;
- b. Les termes «prescrit» ou «réglementaire» signifient «prescrit par cette Partie du Chapitre».

## Règle 56

### Pompes, tuyautages d'eau de mer, bouches d'incendie et manches

- a. Débit total des pompes d'incendie
  - (i) Sur les navires à passagers, les pompes d'incendie prescrites doivent être assez puissantes pour fournir, en service incendie, à la pression spécifiée ci-après, une quantité d'eau au moins égale aux deux tiers de la quantité que doivent refouler les pompes d'assèchement lorsqu'elles sont utilisées à l'assèchement des cales.
  - (ii) Sur les navires de charge, les pompes à incendie prescrites autres que la pompe de secours (s'il y en a une) doivent être assez puissantes pour fournir, en service incendie, à la pression spécifiée, une quantité d'eau au moins égale aux quatre tiers de la quantité que chacune des pompes d'assèchement indépendantes d'un navire à passagers de mêmes dimensions doit, lorsqu'elle sert à assécher les cales, pouvoir débiter en vertu de la Règle 18 du présent Chapitre. Les définitions suivantes sont applicables à L, B et D à la place de celles qui figurent à la Règle 18 du présent Chapitre:
    - L = Longueur entre perpendiculaires
    - B = Largeur maximum hors membres
    - D = Creux au pont de cloisonnementToutefois sur les navires de charge, il ne peut en aucun cas, en service incendie, être exigé un débit total des pompes supérieur à 180 tonnes par heure.
- b. Pompes à incendie
  - (i) Les pompes à incendie doivent être indépendantes, c'est-à-dire non entraînées par le moteur de propulsion. Les pompes sanitaires, pompes de ballast et d'assèchement ou pompes d'usage général peuvent être considérées comme pompes à incendie, à condition qu'elles ne soient pas normalement utilisées pour aspirer du combustible, et que, si elles servent occasionnellement au transfert ou au pompage de combustible, elles soient munies de dispositifs convenables de permutation.
  - (ii) Le débit de chacune des pompes d'incendie (autres que la pompe de secours prescrite par la Règle 65 du présent Chapitre) doit être

au moins égal à 80 pour cent du quotient obtenu en divisant le débit total prescrit par le nombre de pompes d'incendie prescrites. Chaque pompe doit, en tout cas, être assez puissante pour fournir au minimum les deux jets prescrits. Les pompes d'incendie doivent pouvoir alimenter le collecteur principal d'incendie dans les conditions prescrites.

Lorsque le nombre des pompes installées est supérieur au nombre requis, leur débit doit être fixé à la satisfaction de l'Administration.

- (iii) Les pompes d'incendie doivent toutes être munies de soupapes de sûreté lorsqu'elles peuvent refouler l'eau sous une pression supérieure à la pression admise pour le calcul des tuyaux, des bouches d'incendie et des manches. La disposition et le réglage de ces soupapes doivent être tels qu'ils empêchent la pression de s'élever d'une manière excessive en une partie quelconque du réseau principal d'incendie.

c. Pression dans le collecteur principal d'incendie

- (i) Le diamètre du collecteur principal et des tuyaux d'incendie doit être suffisant pour assurer l'utilisation efficace du débit total prescrit de deux pompes d'incendie fonctionnant simultanément; toutefois, dans le cas des navires de charge il suffit que ce diamètre soit suffisant pour assurer un débit de 140 tonnes par heure.
- (ii) Lorsque deux pompes débitent simultanément, par les ajutages de lance prévus au paragraphe *g* de la présente Règle, la quantité d'eau prescrite à l'alinéa (i) du présent paragraphe, dans des bouches d'incendie contiguës quelconques, les pressions minima suivantes doivent être maintenues à toutes les bouches d'incendie:

Navires à passagers

4.000 tonneaux de jauge brute et au-dessus

3,2 kg./cm<sup>2</sup> (ou 45 livres par pouce carré)

1.000 tonneaux de jauge brute et au-dessus, mais moins de 4.000 tonneaux

2,8 kg./cm<sup>2</sup> (ou 40 livres par pouce carré)

Moins de 1.000 tonneaux de jauge brute

A la satisfaction de l'Administration

Navires de charge

6.000 tonneaux de jauge brute et au-dessus

2,8 kg./cm<sup>2</sup> (ou 40 livres par pouce carré)

1.000 tonneaux de jauge brute et au-dessus, mais moins de 6.000 tonneaux

2,6 kg./cm<sup>2</sup> (ou 37 livres par pouce carré)

Moins de 1.000 tonneaux de jauge brute

A la satisfaction de l'Administration

#### d. Nombre et répartition des bouches

Le nombre et la répartition des bouches d'incendie doivent être tels que deux jets au moins n'émanant pas de la même bouche, dont l'un fourni par une manche d'une seule pièce, puissent être dirigés sur un point quelconque du navire normalement accessible aux passagers ou à l'équipage en cours de navigation.

#### e. Tuyaux et bouches d'incendie

- (i) On ne doit pas utiliser, pour les collecteurs principaux d'incendie, de matériaux dont les propriétés sont facilement altérées par la chaleur, à moins qu'ils ne soient convenablement protégés. Les tuyaux et les bouches d'incendie doivent être disposées de façon que les manches puissent s'y adapter facilement. Sur les navires susceptibles de transporter des cargaisons en pontée l'emplacement des bouches d'incendie doit être tel que leur accès soit toujours facile, et les tuyaux doivent être, dans toute la mesure du possible, installés de manière à ne pas être endommagés par lesdites cargaisons. A moins qu'il y ait une manche et un ajutage pour chaque bouche d'incendie à bord, les raccords de manches et les ajutages doivent être complètement interchangeables.
- (ii) Des robinets ou soupapes doivent être disposés sur les tuyautages, de telle manière qu'une quelconque des manches puisse être débranchée pendant que les pompes d'incendie sont en marche.

#### f. Manches d'incendie

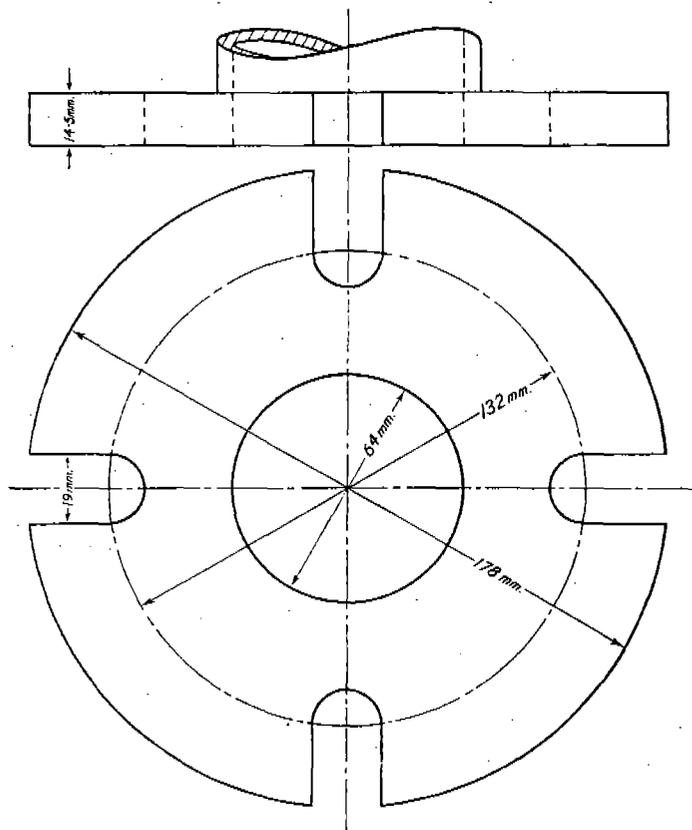
Les manches d'incendie doivent être fabriquées avec des matières approuvées; elles doivent être d'une longueur suffisante pour permettre de diriger un jet d'eau sur l'un quelconque des points où leur utilisation peut être rendue nécessaire. Leur longueur maximum doit être fixée à la satisfaction de l'Administration. Chaque manche doit être pourvue d'un ajutage et des raccords nécessaires. Les manches prévues dans les présentes Règles comme «manches d'incendie» ainsi que les outils et accessoires nécessaires doivent être constamment maintenus en état de servir. Ils doivent être placés en évidence et à proximité des bouches ou raccords d'incendie.

#### g. Ajutages des lances

- (i) Au sens de la présente Partie du Chapitre, les ajutages des lances doivent avoir des diamètres normalisés de 12 mm. ( $\frac{1}{2}$  pouce), 16 mm. ( $\frac{5}{8}$  pouce) et 20 mm. ( $\frac{3}{4}$  pouce), ou des diamètres aussi proches que possible de ces valeurs. L'utilisation d'ajutages d'un diamètre supérieur peut être autorisée sous réserve des prescriptions de l'alinéa (ii) du paragraphe *b* de la présente Règle.
- (ii) Il n'est pas nécessaire d'utiliser des ajutages d'un diamètre supérieur à 12 mm. ( $\frac{1}{2}$  pouce) dans les locaux habités et dans les locaux de service.

- (iii) Pour les locaux de machines et sur les ponts découverts le diamètre des ajutages doit être tel qu'il permette d'obtenir le plus grand débit possible de deux jets émis par la pompe la plus petite, sous la pression mentionnée au paragraphe *c* de la présente Règle.

#### Raccord international de jonction avec la terre (côté navire)



#### *h.* Raccord international de jonction avec la terre.

Lorsqu'un raccord international de jonction avec la terre est prescrit à bord d'un navire, en vertu du paragraphe *d* de la Règle 64 et du paragraphe *d* de la Règle 65 du présent Chapitre, il doit être conforme à la spécification suivante et au plan ci-joint:

Diamètre extérieur: 178 mm. (7 pouces)

Diamètre intérieur: 64 mm. (2½ pouces)

Diamètre du cercle de perçage: 132 mm. (5¼ pouces)

Trous: 4 trous de 19 mm. ( $\frac{3}{4}$  pouce) de diamètre placés à égale distance et continués par une fente de 19 mm. de largeur jusqu'au bord extérieur de la bride

Epaisseur de la bride: 14,5 mm. ( $\frac{9}{16}$  pouce) au minimum

Boulons: 4 boulons de 16 mm. ( $\frac{5}{8}$  pouce) de diamètre et de 50 mm. (2 pouces) de longueur

Surface de la bride: surface plane

Matériau: tout matériau convenant à une pression de service de 10,5 kg./cm<sup>2</sup> (150 livres anglaises par pouce carré).

Joints en matière convenant à une pression de service de 10,5 kg./cm<sup>2</sup> (150 livres anglaises par pouce carré).

Le raccord doit être construit en une matière convenant à une pression de service de 10,5 kg./cm<sup>2</sup>. La bride doit, d'un côté, comporter une surface plane et, de l'autre, être fixée à un raccord qui puisse s'adapter aux bouches d'incendie ou aux manches du navire. Le raccord doit être conservé à bord du navire avec un joint constitué en une matière convenant à une pression de service de 10,5 kg./cm<sup>2</sup>, ainsi que quatre boulons de 16 mm. ( $\frac{5}{8}$  pouce) de diamètre et de 50 mm. de long et 8 rondelles.

#### Règle 57

##### Extincteurs d'incendie portatifs et autres

a. Les extincteurs d'incendie doivent être de modèles et de caractéristiques approuvés.

- (i) La capacité des extincteurs portatifs prescrits du type à fluide ne doit être ni supérieure à 13,5 litres (3 gallons) ni inférieure à 9 litres (2 gallons). Les extincteurs d'un autre type doivent être équivalents, du point de vue de la maniabilité, à un extincteur à fluide de 13,5 litres (3 gallons) au maximum, et du point de vue de l'efficacité, à un extincteur à fluide de 9 litres (2 gallons), au minimum.

- (ii) L'Administration détermine les équivalences entre extincteurs.

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

c. Les extincteurs utilisant comme agent d'extinction un produit qui émet soit spontanément, soit en cours d'utilisation, des gaz toxiques ne doivent pas être autorisés. Pour les postes de radiotélégraphie et de radiotéléphonie et pour les tableaux de distribution, l'emploi d'extincteurs contenant au maximum 1,136 litres (1 quart de gallon) de tétrachlorure de carbone ou d'un agent d'extinction analogue peut être autorisé si l'Administration le juge convenable, mais à condition que ces extincteurs s'ajoutent à ceux qui sont prescrits par les dispositions de cette Partie du présent Chapitre.

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

e. Un des extincteurs portatifs destiné à être employé dans un local déterminé doit être placé près de l'entrée de ce local.

### Règle 58

#### Extinction par le gaz inerte ou la vapeur dans les locaux de machines et les cales à marchandises

a. Lorsqu'il est fait usage de gaz ou de vapeur comme agent d'extinction dans les locaux de machines ou les cales à marchandises, les tuyautages nécessaires pour amener le gaz ou la vapeur doivent être munis de soupapes ou de robinets qui doivent être disposés de manière à être facilement accessibles et à ne pas être rendus rapidement inutilisables en cas d'incendie. Sur ces soupapes et robinets doivent être clairement indiqués les compartiments desservis par chacun des tuyautages. Toutes dispositions nécessaires doivent être prises pour que du gaz de la vapeur ne puissent être envoyés par inadvertance dans un compartiment quelconque. Lorsque des locaux de marchandises équipés d'un dispositif d'extinction par la vapeur ou par gaz inerte sont utilisés comme locaux à passagers, leur raccordement avec la distribution de gaz ou de vapeur doit être supprimé tant qu'ils sont affectés aux passagers.

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

- c. (i) Lorsque le gaz carbonique est l'agent extincteur utilisé pour les cales à marchandises, la quantité de gaz disponible doit correspondre à un volume de gaz libre au moins égal à 30 pour cent du volume brut de la plus grande des cales à marchandises susceptible d'être isolée.
- (ii) Lorsque le gaz carbonique est l'agent extincteur utilisé dans les chaufferies ou dans des locaux où sont situés des moteurs du type à combustion interne, la quantité de gaz amenée par le tuyautage doit être suffisante pour fournir un volume de gaz libre égal au moins au plus grand des deux volumes suivants:
1. 40 pour cent du volume brut du local le plus vaste, volume qui doit comprendre le tambour jusqu'au niveau où la surface horizontale du tambour est au plus égale à 40 pour cent de la surface du local considéré;
  2. 35 pour cent du volume entier du local le plus vaste, y compris le tambour.

Toutefois, les pourcentages mentionnés ci-dessus peuvent être ramenés à 35 et 30 respectivement pour les navires de charge d'une jauge brute inférieure à 2000 tonneaux. De même, au cas où deux ou

plusieurs locaux — chaufferies ou locaux contenant des moteurs du type à combustion interne — ne sont pas complètement séparés les uns des autres, l'ensemble constitué par ces locaux doit être considéré comme formant un seul compartiment.

- (iii) Lorsque le gaz carbonique est l'agent extincteur utilisé à la fois pour les cales à marchandises et pour les chaufferies et les locaux où sont situés des moteurs du type à combustion interne, il n'est pas nécessaire que la quantité de gaz supérieure au maximum prescrit pour la protection du plus grand de ces compartiments, que celui-ci soit une cale à marchandises ou un des locaux de machines.
- (iv) Pour l'application du présent paragraphe c, le volume occupé par le gaz sera calculé sur la base de 0,56 mètre cube par kilogramme (9 pieds cubes par livre).
- (v) Lorsque le gaz inerte est l'agent d'extinction utilisé pour les chaufferies et les locaux où sont situés des moteurs du type à combustion interne, le tuyautage fixe doit être tel qu'il puisse en moins de 2 minutes amener dans le local considéré 85 pour cent du volume de gaz prescrit.

d. Lorsqu'on emploie un générateur de gaz pour fournir du gaz inerte dans une installation fixe d'extinction dans les locaux à marchandises, ce générateur doit être capable pendant 72 heures de produire par heure un volume de gaz libre au moins égal à 25 pour cent du volume brut du plus grand compartiment protégé de cette façon.

e. Lorsque la vapeur est l'agent extincteur employé dans les cales à marchandises, la ou les chaudières prévues pour fournir cette vapeur doivent avoir une capacité de production horaire d'au moins 1 kg de vapeur par 0,750 mètre cube (1 livre par 12 pieds cubes) de volume brut de la plus grande des cales à marchandises du navire. En outre, l'Administration doit s'assurer que la vapeur pourra être immédiatement utilisée sans qu'il y ait besoin d'allumer les chaudières, et qu'elle pourra être fournie jusqu'à la fin du voyage en quantité suffisante et sans interruption, en sus de ce qui est nécessaire pour les besoins normaux du navire, propulsion comprise, et, enfin, que toutes dispositions sont prises pour assurer un approvisionnement en eau supplémentaire suffisant pour répondre à la présente prescription.

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

## Règle 59

### Dispositifs automatiques à eau diffusée pour navires à passagers

a. Tout dispositif automatique à eau diffusée dont l'installation est prescrite par la Règle 51 du présent Chapitre comme moyen de protection contre l'incendie doit être à tout moment en état de fonctionner et son entrée en action ne doit nécessiter aucune intervention du personnel. Lorsqu'un tel

dispositif est installé, il doit être maintenu chargé à la pression nécessaire et toutes mesures utiles doivent être prises pour assurer, en permanence, son alimentation en eau.

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

*c.* La ou les pompes, alimentant en eau les têtes des diffuseurs, doivent être connectées de manière à assurer leur mise en marche automatique à la suite d'une chute de pression dans l'installation. Ce dispositif doit comporter à partir du collecteur principal d'incendie une alimentation munie d'une soupape verrouillable et d'un clapet de non-retour.

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

*e.* Le nombre de sources d'énergie alimentant les pompes à eau de mer, compresseurs d'air, et avertisseurs automatiques, ne doit pas être inférieur à deux. Lorsqu'il s'agit d'énergie électrique il doit y avoir une génératrice principale et une source d'énergie de secours. Une alimentation doit être prise au tableau principal par une canalisation spéciale exclusivement réservée à cet usage. Les deux canalisations aboutissent à un permutateur situé près du groupe du dispositif automatique d'extinction par eau diffusée et le permutateur doit normalement être fermé sur l'alimentation provenant du tableau de secours. Le permutateur doit être clairement désigné par une plaque indicatrice et ces câbles d'alimentation ne doivent avoir aucun autre interrupteur.

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

*g.* Lorsqu'on emploie la Méthode II de protection contre l'incendie sur un navire à passagers dont les superstructures sont en alliage d'aluminium, l'ensemble du groupe automatique d'extinction par eau diffusée, comprenant la pompe qui alimente le dispositif, le réservoir d'eau et le compresseur d'air, doit occuper un emplacement agréé par l'Administration et convenablement éloigné des chaufferies et des locaux de machines. Si la canalisation qui relie la génératrice de secours au groupe mentionné ci-dessus passe en un endroit où existent des risques particuliers d'incendie, les câbles doivent être d'un type à l'épreuve du feu.

#### Règle 60

#### Dispositifs fixes d'extinction à mousse

*a.* Tout dispositif fixe réglementaire d'extinction à mousse doit pouvoir fournir une quantité de mousse suffisante pour couvrir, sur une épaisseur de :

15 cm. (6 pouces), la surface la plus étendue sur laquelle il est possible que se répande du combustible liquide.

*b.* Le dispositif doit pouvoir être commandé d'un point, ou de plusieurs points, facilement accessibles situés à l'extérieur du compartiment à protéger, et qui ne puissent se trouver rapidement isolés par un commencement d'incendie.

#### Règle 61

##### **Dispositifs de détection d'incendie**

*a.* Tout dispositif réglementaire de détection d'incendie doit pouvoir indiquer, au moyen d'appareils automatiques, l'existence ou les signes d'un incendie, ainsi que sa localisation. Les indications doivent être centralisées, soit sur la passerelle, soit dans d'autres postes de sécurité munis d'une liaison directe avec la passerelle. L'Administration peut autoriser la répartition des indications entre plusieurs postes.

*b.* Sur les navires à passagers les appareils électriques intervenant dans le fonctionnement des moyens de détection doivent être alimentés par deux sources d'énergie indépendantes, dont l'une est obligatoirement une source d'énergie de secours.

*c.* Le réseau d'alarme doit commander des signaux avertisseurs tant lumineux que sonores, placés aux postes centraux mentionnés au paragraphe *a* de la présente Règle. Les dispositifs de détection d'incendie dans les cales à marchandises ne comportent pas obligatoirement de signal avertisseur sonore.

#### Règle 62

##### **Installations de projection d'eau diffusée sous pression dans les chambres de machines et les chaufferies**

*a.* Les dispositifs de projection d'eau diffusée sous pression dans les chaufferies munies de chaudières à combustible liquide et les chambres de machines du type à combustion interne doivent être munis de jets diffuseurs d'un type approuvé.

*b.* Le nombre et la disposition des jets diffuseurs doivent satisfaire aux prescriptions de l'Administration et être tels qu'ils assurent une répartition efficace de l'eau dans les compartiments à protéger. De tels diffuseurs doivent être installés au-dessus du plafond de ballast, des plafonds de citernes et autres zones sur lesquelles du combustible peut se répandre et aussi au-dessus des emplacements où il y a un risque sérieux d'incendie, dans les chaufferies et les chambres de machines.

*c.* L'installation peut être divisée en sections dont les soupapes de distribution doivent pouvoir être manœuvrées à partir d'emplacements facilement

accessibles, situés à l'extérieur des compartiments à protéger et qui ne puissent se trouver rapidement isolés par un commencement d'incendie.

*d.* L'installation doit être maintenue chargée à la pression nécessaire et la pompe qui l'alimente en eau doit être mise en marche automatiquement par chute de pression survenant dans l'installation.

*e.* La pompe doit permettre d'alimenter simultanément à la pression nécessaire toutes les sections de n'importe lequel des compartiments à protéger. La pompe et ses moyens de commande doivent être installés à l'extérieur du compartiment ou de la zone à protéger. L'installation ne doit pas être mise hors d'état de fonctionner du fait d'un incendie qui se déclare dans un espace ou des espaces qu'elle doit protéger.

*f.* On doit prendre des précautions spéciales pour éviter que les jets soient obturés par les saletés contenues dans l'eau ou par la corrosion des tuyautages, des diffuseurs, des soupapes et de la pompe.

### Règle 63

#### Equipement de pompier

*a.* Un équipement de pompier doit comprendre un appareil respiratoire, une ligne de sécurité, un fanal de sécurité et une hache conformes aux prescriptions de la présente Règle.

*b.* L'appareil respiratoire doit être d'un modèle approuvé; ce peut être:

(i) un casque ou masque respiratoire qui doit être muni d'une pompe à air convenable et d'un tuyau de prise d'air de longueur suffisante pour atteindre un point quelconque des cales ou des locaux de machines à partir d'un point situé sur le pont découvert à une distance suffisante du panneau d'écoutille ou de la porte. Si, pour répondre aux prescriptions du présent alinéa, le tuyau de prise d'air doit être d'une longueur supérieure à 36 mètres (120 pieds), il doit être prévu, en remplacement ou en supplément, selon ce que décidera l'Administration, un appareil respiratoire autonome; ou

(ii) un appareil respiratoire autonome qui doit pouvoir fonctionner pendant le temps fixé par l'Administration.

*c.* Une ligne de sécurité résistant au feu, de longueur et de solidité suffisantes, doit être attachée par un mousqueton aux courroies ou à la ceinture de l'appareil respiratoire.

*d.* Le fanal de sécurité (lanterne portative) doit être d'un type approuvé. Les fanaux de sécurité doivent être électriques et avoir une capacité de marche de trois heures au moins.

*e.* La hache doit être jugée satisfaisante par l'Administration.

## Règle 64

## Prescriptions applicables aux navires à passagers

## a. Services de ronde et détection d'incendie

- (i) Un service de ronde convenable doit être organisé sur tout navire à passagers, de manière à permettre de découvrir rapidement tout commencement d'incendie. Des avertisseurs à commande manuelle doivent être installés dans tous les locaux habités à l'usage des passagers et de l'équipage pour permettre aux rondiers de donner immédiatement l'alerte à la passerelle ou à un poste de sécurité.
- (ii) Un système approuvé d'avertisseurs d'incendie ou de détecteurs d'incendie doit être installé pour signaler automatiquement la présence ou l'indication d'un incendie ainsi que son emplacement dans toute région du navire qui, de l'avis de l'Administration, n'est pas accessible au service de ronde excepté quand il est démontré, à la satisfaction de l'Administration, que le navire effectue des voyages d'une durée si courte qu'il serait déraisonnable d'exiger cette disposition. Les indications sont reçues en un ou plusieurs endroits ou postes de sécurité du navire, là où les officiers et les membres de l'équipage peuvent les observer avec le plus de rapidité.

## b. Pompes d'incendie et tuyautage d'eau de mer

Tout navire à passagers doit être muni de pompes d'incendie, de tuyautage d'eau de mer, de bouches d'incendie et de manches conformes aux dispositions de la Règle 56 du présent Chapitre, ainsi qu'aux prescriptions suivantes:

- (i) Tout navire à passagers d'une jauge brute égale ou supérieure à 4.000 tonneaux doit être muni d'au moins trois pompes d'incendie indépendantes, et tout navire à passagers d'une jauge brute inférieure à 4.000 tonneaux, d'au moins deux pompes à incendie de ce type.
- (ii) Sur les navires à passagers d'une jauge brute égale ou supérieure à 1.000 tonneaux, les conduites d'eau, les pompes et les sources d'énergie qui les actionnent doivent être disposées de manière à éviter qu'un incendie se déclarant dans l'un quelconque des compartiments puisse mettre toutes les pompes d'incendie hors de service.
- (iii) Sur les navires à passagers d'une jauge brute inférieure à 1.000 tonneaux, l'installation doit répondre aux conditions imposées par l'Administration.

## c. Bouches d'incendie, manches et ajutages

- (i) Tout navire à passagers doit être pourvu de manches d'incendie en nombre suffisant à la satisfaction de l'Administration. Il doit y avoir au moins une manche pour chacune des bouches d'incendie prescrites au paragraphe d de la Règle 56 du présent Chapitre et ces manches ne doivent être utilisées que pour l'extinction de l'incendie ou lors des exercices d'incendie et des visites des installations.

- (ii) Dans les locaux habités, les locaux de service et les locaux de machines le nombre et l'emplacement des bouches d'incendie doivent être tels que les prescriptions du paragraphe *d* de la Règle 56 du présent Chapitre puissent être observées quand toutes les portes étanches et les portes des cloisons des tranches verticales principales sont fermées.
- (iii) Les dispositions prises à bord des navires à passagers doivent être telles que deux jets au moins puissent être dirigés sur un point quelconque des cales à marchandises lorsqu'elles sont vides.
- (iv) Les bouches d'incendie situées dans les locaux de machines des navires à passagers équipés de chaudières à combustible liquide ou de moteurs du type à combustion interne doivent être munies de manches comportant, outre les ajutages prescrits par le paragraphe *f* de la Règle 56 du présent Chapitre, des ajutages permettant de projeter de l'eau en pluie sur le combustible liquide, ou des ajutages combinés.

*d. Raccord international de jonction avec la terre*

- (i) Tout navire à passagers d'une jauge brute égale ou supérieure à 1.000 tonneaux doit être muni au minimum d'un raccord international de jonction avec la terre conforme aux prescriptions de la Règle 56 du présent Chapitre.
- (ii) Les installations doivent permettre d'utiliser ce raccord (ou ces raccords) d'un bord ou de l'autre du navire.

*e. Extincteurs portatifs dans les locaux habités et les locaux de service*

A bord des navires à passagers, il doit y avoir, dans les locaux habités et les locaux de service, des extincteurs portatifs d'un modèle approuvé, en nombre jugé nécessaire et suffisant par l'Administration.

*f. Dispositifs fixes d'extinction de l'incendie par gaz inerte dans les cales à marchandises*

- (i) Les cales à marchandises des navires à passagers d'une jauge brute égale ou supérieure à 1.000 tonneaux doivent être protégées par un dispositif fixe d'extinction par gaz inerte conforme aux prescriptions de la Règle 58 du présent Chapitre.
- (ii) Lorsqu'il est prouvé à la satisfaction de l'Administration qu'un navire effectue des voyages d'une durée si courte qu'il serait déraisonnable d'exiger les prescriptions de l'alinéa (i) du présent paragraphe comme dans le cas des navires à passagers d'une jauge brute inférieure à 1.000 tonneaux, les dispositifs d'extinction des cales à marchandises doivent être conçus à la satisfaction de l'Administration.

*g. Dispositifs d'extinction de l'incendie dans les chaufferies, etc.*

A bord des navires à passagers, les locaux où sont situées les chaudières principales ou auxiliaires à combustible liquide, et ceux qui contiennent des

pompes à combustible ou des caisses de décantation, doivent être munis des dispositifs suivants:

(i) L'une quelconque des installations fixes d'extinction mentionnées ci-dessous:

1. Un dispositif fixe d'extinction par eau diffusée sous pression, conforme aux prescriptions de la Règle 62 du présent Chapitre.
2. Une installation d'extinction de l'incendie par gaz inerte conforme aux prescriptions de la Règle 58 du présent Chapitre.
3. Une installation fixe d'extinction à mousse conforme aux prescriptions de la Règle 60 du présent Chapitre. (L'Administration peut prescrire des dispositifs fixes ou mobiles d'extinction par projection d'eau sous pression ou de mousse pour combattre un incendie qui se déclarerait au-dessus du niveau du parquet.)

Dans chacun de ces cas, si la chambre des machines n'est pas complètement séparée de la chaufferie ou s'il se peut que du combustible liquide s'écoule de la chaufferie dans la chambre des machines, l'ensemble formé par la chaufferie et la chambre des machines doit être considéré comme formant un seul compartiment.

(ii) Il doit y avoir, dans chaque rue de chauffe, ainsi que dans tout local renfermant une partie de l'installation relative au combustible liquide, au moins deux extincteurs portatifs distributeurs de mousse ou d'un autre agent approuvé apte à éteindre un incendie de combustible liquide.

Il doit y avoir, en outre, dans chaque chaufferie au moins un extincteur à mousse d'un modèle approuvé et d'une capacité minimum de 136 litres (30 gallons) ou un équivalent. Ces extincteurs seront munis de manches et de dévidoirs permettant d'atteindre toute région de la chaufferie et des locaux des machines ou se trouve une partie quelconque de l'installation relative au combustible liquide.

(iii) Il doit y avoir, dans chaque rue de chauffe, un récipient contenant du sable, de la sciure de bois imprégnée de soude, ou toute autre matière sèche approuvée et en quantité jugée satisfaisante par l'Administration. Un extincteur portatif d'un modèle approuvé constitue un équivalent convenable.

*h.* Dispositifs de lutte contre l'incendie dans les locaux contenant des moteurs du type à combustion interne

Au cas où il est utilisé des moteurs du type à combustion interne 1 pour constituer l'appareil de propulsion principal, ou 2 pour servir de moteur auxiliaire avec une puissance totale d'au moins 1.000 CV, tout navire à passagers doit être muni des dispositifs suivants:

(i) Il y aura à bord l'un des dispositifs fixes prévus à l'alinéa (i) du paragraphe *g* de la présente Règle.

- (ii) Il y aura dans chaque local de machines un extincteur à mousse d'un modèle approuvé d'une capacité minimum de 45 litres (ou 10 gallons) ou équivalent, plus un extincteur à mousse portatif d'un modèle approuvé par 1.000 CV de puissance installée sans que le nombre total de ces extincteurs portatifs puisse être inférieur à deux ou supérieur à six.

*i.* Dispositifs de lutte contre l'incendie dans les locaux contenant des turbines à vapeur et non munis d'installations fixes.

L'Administration doit examiner tout spécialement les dispositifs d'extinction à prévoir dans les locaux contenant des turbines à vapeur qui sont séparés des chaufferies par des cloisons étanches.

*j.* Equipements de pompier

Tout navire à passagers doit avoir à bord deux équipements de pompier au moins, conformes aux prescriptions de la Règle 63 du présent Chapitre. Tout navire dont la jauge brute est supérieure à 10.000 tonneaux doit avoir à bord trois équipements et, si sa jauge est supérieure à 20.000 tonneaux, il doit en avoir quatre. Ces équipements doivent être déposés en des endroits suffisamment éloignés les uns des autres et maintenus en état de service.

## Règle 65

### Prescriptions applicables aux navires de charge

*a.* Domaine d'application

Lorsqu'une prescription déterminée n'est pas applicable à un navire de charge parce que le tonnage brut de celui-ci est inférieur au minimum fixé, les dispositions prises à bord doivent être agréées par l'Administration.

*b.* Pompes d'incendie et tuyautages d'eau de mer

Tout navire de charge doit être muni de pompes d'incendie, de tuyautages d'eau de mer, de bouches d'incendie et de manches conformes aux dispositions de la Règle 56 du présent Chapitre, ainsi qu'aux prescriptions suivantes:

- (i) Tout navire de charge d'une jauge brute égale ou supérieure à 1.000 tonneaux doit être muni de deux pompes indépendantes.
- (ii) Sur un navire de charge d'une jauge brute égale ou supérieure à 1.000 tonneaux, si un incendie dans un compartiment quelconque peut rendre toutes les pompes inutilisables, il doit y avoir à bord un autre moyen d'éteindre l'incendie. Sur les navires de charge d'une jauge brute égale ou supérieure à 2.000 tonneaux, cet autre moyen doit être une pompe de secours fixe, indépendante. Cette pompe de secours doit être assez puissante pour fournir deux jets d'eau répondant aux conditions imposées par l'Administration.

*c. Bouches d'incendie, manches et ajutages*

- (i) Sur les navires de charge d'une jauge brute égale ou supérieure à 1.000 tonnes, il doit être prévu un nombre de manches d'incendie (munies chacune de raccords et d'ajutages) en rapport avec la longueur du navire, à raison d'une par 30 mètres (ou 100 pieds) de longueur, plus une manche supplémentaire, sans que le total puisse être inférieur à cinq. Dans ce nombre ne sont pas comprises les manches prescrites pour les chambres des machines et les chaufferies. L'Administration peut augmenter le nombre des manches prescrites afin qu'à tout moment le nombre des manches disponibles et accessibles soit suffisant, compte tenu du type du navire et de la nature du service assuré.
- (ii) Dans les locaux habités, les locaux de service et les locaux des machines, le nombre et l'emplacement des bouches d'incendie doivent être conformes aux prescriptions de la Règle 56 du présent Chapitre.
- (iii) Les dispositions prises à bord des navires de charge doivent être telles que deux jets d'eau au moins puissent être dirigés sur un point quelconque des cales à marchandises, lorsqu'elles sont vides.
- (iv) Les bouches d'incendie situées dans les locaux de machines des navires de charge équipés de chaudières à combustible liquide ou de moteurs à combustion interne doivent être munies de manches comportant, outre les ajutages prescrits au paragraphe *f* de la Règle 56 du présent Chapitre, une lance munie d'un ajutage permettant de projeter de l'eau en pluie sur le combustible liquide ou une lance munie d'un ajutage combiné.

*d. Raccord international de jonction avec la terre*

- (i) Tout navire de charge d'une jauge brute égale ou supérieure à 1.000 tonnes doit être muni au minimum d'un raccord international de jonction avec la terre, conforme aux prescriptions de la Règle 56 du présent Chapitre.
- (ii) Les installations doivent permettre d'utiliser ce raccord (ou ces raccords) d'un bord ou de l'autre du navire.

*e. Extincteurs portatifs dans les locaux habités et les locaux de service*

A bord des navires de charge, il doit y avoir, dans les locaux habités et les locaux de service, des extincteurs portatifs d'un modèle approuvé, en nombre jugé nécessaire et suffisant par l'Administration, ce nombre ne pouvant en aucun cas être inférieur à cinq pour les navires d'une jauge brute égale ou supérieure à 1.000 tonnes.

*f. Dispositifs fixes d'extinction de l'incendie par gaz inerte dans les cales à marchandises*

- (i) Les cales à marchandises des navires de charge d'une jauge brute égale ou supérieure à 2.000 tonnes doivent être protégées par un dispositif fixe d'extinction d'incendie par gaz inerte, conforme aux

prescriptions de la Règle 58 du présent Chapitre. L'Administration peut autoriser l'emploi de la vapeur au lieu du gaz carbonique comme agent d'extinction, si l'installation satisfait aux prescriptions du paragraphe e de la Règle 58 du présent Chapitre.

- (ii) A bord des navires-citernes, des installations à mousse, situées à l'intérieur ou à l'extérieur des citernes, peuvent être autorisées comme équivalent au gaz inerte ou à la vapeur. Les dispositifs de ces installations doivent être conçus à la satisfaction de l'Administration.
  - (iii) L'Administration peut dispenser de l'application des dispositions des alinéas (i) et (ii) du présent paragraphe les cales à marchandises de tout navire (autres que les citernes d'un navire-citerne):
    1. si elles sont pourvues de panneaux d'écouille en acier et de moyens efficaces de fermer toutes les manches à air et autres ouvertures pratiquées dans les cloisons des cales,
    2. si le navire est construit pour transporter des cargaisons telles que minéral, charbon ou grains et est affecté exclusivement à cet usage ou
    3. lorsqu'il est établi, à la satisfaction de l'Administration, que le navire fait des traversées de si courte durée que l'application des dispositions du précédent paragraphe ne serait pas justifiée.
  - (iv) En sus des obligations qui résultent de la présente Règle, tout navire de charge doit, lorsqu'il transporte des explosifs interdits sur un navire à passagers en raison de leur nature ou de leur quantité, en vertu de la Règle 8 du Chapitre VII de la présente Convention, se conformer aux prescriptions suivantes:
    1. La vapeur ne doit être employée, pour l'extinction d'incendies, dans aucun compartiment contenant des explosifs. Pour l'application du présent alinéa, le mot «compartiment» s'applique à l'ensemble de tous les locaux compris entre deux cloisons permanentes voisines et il comprend la partie inférieure d'une cale et tous les locaux à marchandises situés au-dessus. L'ensemble d'un pont abri non entouré de cloisons d'acier, dont les ouvertures peuvent être fermées par des panneaux d'acier est considéré comme un compartiment pour l'application du présent alinéa. Lorsqu'il existe des cloisons d'acier dont les ouvertures sont fermées par des panneaux d'acier, les locaux qu'elles entourent à l'intérieur du pont abri peuvent être considérés comme faisant partie du ou des compartiments situés au-dessous.
    2. De plus, dans chaque compartiment contenant des explosifs et dans les compartiments adjacents où se trouvent des marchandises, on doit installer un dispositif de détection de fumée ou d'incendie.
- g. Dispositifs d'extinction de l'incendie dans les chaufferies, etc.

A bord des navires de charge, d'une jauge brute égale ou supérieure à 1.000 tonneaux, les locaux où sont situées des chaudières principales ou auxiliaires à combustible liquide, et ceux qui contiennent des pompes à combustible ou des caisses de décantation, doivent être munis des dispositifs suivants:

(i) L'une quelconque des installations fixes d'extinction mentionnées ci-dessous:

1. un dispositif fixe d'extinction par eau diffusée sous pression, conforme aux prescriptions de la Règle 62 du présent Chapitre;
2. une installation d'extinction de l'incendie par gaz inerte conforme aux prescriptions de la Règle 58 du présent Chapitre;
3. une installation fixe d'extinction à mousse conforme aux prescriptions de la Règle 60 du présent Chapitre. (L'Administration peut prescrire qu'il y ait à bord des dispositifs fixes ou mobiles de projection d'eau sous pression ou de mousse pour combattre un incendie qui se déclarerait au-dessus du niveau du parquet.)

Dans chacun de ces cas, si la chambre des machines n'est pas complètement séparée de la chaufferie ou bien s'il se peut que du combustible liquide s'écoule de la chaufferie dans la chambre des machines, l'ensemble formé par la chaufferie et la chambre des machines est considéré comme formant un seul compartiment.

- (ii) Il doit y avoir, dans chaque rue de chauffe, ainsi que dans tout local renfermant une partie de l'installation relative au combustible liquide, au moins deux extincteurs portatifs, d'un type approuvé, distributeurs de mousse ou d'un autre agent approuvé apte à éteindre un incendie de combustible liquide. Il doit y avoir, en outre, au moins un extincteur supplémentaire répondant aux mêmes conditions et d'une capacité de 9 litres (2 gallons) par brûleur, sans qu'on puisse toutefois exiger pour la capacité totale du ou des extincteur(s) supplémentaire(s) plus de 45 litres (10 gallons) par chaufferie.
- (iii) Il doit y avoir dans chaque rue de chauffe un récipient contenant du sable, de la sciure de bois imprégnée de soude, ou toute autre matière sèche approuvée, et en quantité jugée satisfaisante par l'Administration. Un extincteur portatif d'un modèle agréé constitue un équivalent convenable.

*h.* Dispositifs de lutte contre l'incendie dans les locaux contenant des moteurs du type à combustion interne

Au cas où il est utilisé des moteurs du type à combustion interne 1 constituant l'appareil propulsif principal, ou 2 servant de moteur auxiliaire avec une puissance installée d'au moins 1.000 CV, tout navire de charge d'une jauge brute égale ou supérieure à 1.000 tonneaux doit être muni des dispositifs suivants:

- (i) Il y aura à bord l'un des dispositifs fixes prévus à l'alinéa (i) du paragraphe *g* de la présente Règle.
- (ii) Il y aura dans chaque local de machines un extincteur à mousse d'un modèle approuvé et d'une capacité minimum de 45 litres (10 gallons), plus un extincteur à mousse portatif d'un modèle approuvé par 1.000 CV de puissance installée sans que le nombre total de ces extincteurs portatifs puisse être inférieur à deux ou supérieur à six.

*i.* Dispositifs de lutte contre l'incendie dans les locaux contenant des turbines à vapeur et non munis d'installations fixes

L'Administration doit examiner spécialement les dispositifs d'extinction à prévoir dans les locaux où sont situées des turbines à vapeur qui sont séparés des chaufferies par des cloisons étanches.

*j.* Equipement de pompier

Il doit y avoir à bord de chaque navire au moins un équipement conforme aux prescriptions de la Règle 63 du présent Chapitre.

#### Règle 66

##### **Possibilité d'utilisation rapide des installations**

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

#### Règle 67

##### **Equivalences**

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

#### *Partie F*

##### **Dispositions générales contre l'incendie**

(La Partie F est applicable aux navires à passagers et aux navires de charge)

#### Règle 68

##### **Moyens d'évacuation**

*a.* Navires à passagers

- (i) Dans tous les locaux pour passagers et équipage et dans tous les locaux, autres que les locaux de machines, où l'équipage est norma-

lement appelé à travailler, des escaliers et des échelles doivent être prévus de manière à constituer au moyen d'évacuation rapide de chacun de ces locaux jusqu'au pont des embarcations. En particulier, les dispositions suivantes doivent être observées:

1. sous le pont de cloisonnement, chaque compartiment étanche, ou zone ou groupe de locaux pareillement délimité doit être pourvu de deux moyens d'évacuation dont l'un au moins n'oblige pas à passer par une porte étanche. L'Administration peut ne pas exiger l'un de ces moyens d'évacuation, compte tenu de la nature et de l'emplacement des zones et espaces intéressés ainsi que du nombre des personnes qui peuvent normalement y être logées ou s'y trouver en service;
  2. au-dessus du pont de cloisonnement, chaque tranche verticale principale ou zone (ou groupe de locaux) pareillement délimitée doit être pourvue d'au moins deux moyens d'évacuation dont l'un au moins doit accéder à un escalier formant une échappée verticale;
  3. l'un au moins des moyens d'évacuation doit être constitué par un escalier d'accès facile et muni d'un entourage qui doit procurer, autant que faire se peut, un abri continu contre le feu, depuis le niveau où il a pris naissance jusqu'au pont des embarcations. La continuité, le nombre et la largeur des escaliers doivent être définis à la satisfaction de l'Administration.
- (ii) Dans le local des machines, chaque chambre des machines, chaque tunnel de lignes d'arbres et chaque chaufferie doivent être pourvus de deux moyens d'évacuation, dont l'un peut être une porte étanche. Dans les locaux de machines, où il n'y a pas de porte étanche, les deux moyens d'évacuation sont constitués par deux ensembles d'échelles en acier aussi éloignés que possible l'un de l'autre, aboutissant à des portes placées dans le tambour, pareillement éloignées l'une de l'autre, et à partir desquelles on puisse accéder au pont des embarcations. L'Administration peut dispenser de la présente prescription les navires d'une jauge brute inférieure à 2.000 tonneaux, compte tenu de la largeur et de la disposition du tambour.

*b. Navires de charge*

- (i) Dans tous les locaux pour équipage et passagers, ainsi que dans tous les locaux, autres que les locaux de machines, où l'équipage est normalement appelé à travailler, des escaliers et des échelles doivent être prévus de manière à constituer un moyen d'évacuation rapide depuis chacun des locaux jusqu'au pont des embarcations.
- (ii) Dans les locaux de machines, on doit prendre les dispositions mentionnées à l'alinéa (ii) du paragraphe *a* de la présente Règle.

## Règle 69

**Moyens d'arrêt des machines et moyens de fermeture des tuyautages  
d'aspiration de combustible**

a. Des dispositifs doivent être prévus pour arrêter les ventilateurs qui desservent les locaux de machines et locaux à marchandises et pour fermer toutes les portes, conduits de ventilation, espaces annulaires autour des cheminées et autres ouvertures de ces locaux. Ces dispositifs doivent pouvoir, en cas d'incendie, être manœuvrés de l'extérieur des compartiments intéressés.

b. Les moteurs entraînant les ventilateurs de tirage forcé et de tirage induit, les pompes de transfert de combustible, les pompes de groupes de chauffe et autres pompes similaires à combustible liquide doivent être munis de commandes à distance placées en dehors du local intéressé, de manière à pouvoir être stoppés dans le cas d'un incendie qui se déclarerait dans l'espace où ils se trouvent.

c. Tout tuyautage d'aspiration de combustible relié à un réservoir, à une caisse de décantation ou à une citerne journalière situés au-dessus du double-fond, doit être muni d'un robinet ou d'une soupape pouvant se fermer de l'extérieur du local intéressé dans le cas d'un incendie qui se déclarerait dans le local où se trouvent ces citernes ou ces caisses. Dans le cas particulier des deep-tanks situés dans un tunnel de ligne d'arbre ou un tunnel de tuyautages, des robinets ou soupapes doivent être installés sur les deep-tanks; mais, en cas d'incendie, on doit pouvoir fermer les tuyautages qui y aboutissent, au moyen de robinets ou soupapes supplémentaires placés à l'extérieur du tunnel.

## Règle 70

**Plans concernant la lutte contre l'incendie**

Des plans d'ensemble doivent être affichés en permanence à l'usage des officiers montrant pour chaque pont la disposition des postes de sécurité du navire, l'emplacement des diverses cloisons d'incendie du type coupe-feu, les zones limitées par des cloisons écrans retardant la propagation de l'incendie (s'il y en a), ainsi que tous les renseignements utiles sur les avertisseurs d'incendie, les dispositifs de détection, les dispositifs automatiques à eau diffusée (s'il y en a), les dispositifs d'extinction d'incendie, les moyens d'accès aux divers compartiments, ponts, etc., et l'installation de ventilation, y compris la position des volets de fermeture et les numéros d'identification des ventilateurs desservant chaque zone. Une autre possibilité laissée à la discrétion de l'Administration consiste à autoriser la présentation des renseignements mentionnés ci-dessus sous forme d'un opuscule dont un exemplaire sera remis à chaque officier et dont un exemplaire sera à tout moment disponible à bord en un endroit accessible. Les plans et opuscules doivent être tenus à jour, toute modification y étant transcrite dans le plus bref délai possible.

## CHAPITRE III

### Engins de sauvetage, etc.

#### Règle 1

##### Application

*a.* Le présent Chapitre, sauf dans le cas où il en est autrement disposé, s'applique comme suit aux navires neufs, effectuant des voyages internationaux :

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

Partie B. — Navires à passagers.

Partie C. — Navires de charge.

*b.* Dans le cas de navires existants effectuant des voyages internationaux et ne satisfaisant pas déjà aux prescriptions du présent Chapitre relatives aux navires neufs, les mesures à prendre pour chaque navire doivent être déterminées par l'Administration de manière à obtenir autant que cela sera pratique et raisonnable et aussitôt que possible l'application dans une large mesure des prescriptions du présent Chapitre. La disposition du second paragraphe de l'alinéa *b* (i) de la Règle 27 du présent Chapitre ne s'appliquera toutefois aux navires existants que :

- (i) si le navire est conforme aux dispositions des Règles 4, 8, 14, et 19 et des paragraphes *a* et *b* de la Règle 27, du présent Chapitre;
- (ii) si les radeaux portés conformément aux dispositions du paragraphe *b* de la Règle 27 sont conformes aux prescriptions de la Règle 15 ou de la Règle 16 ainsi que de la Règle 17 du présent Chapitre; et
- (iii) si le nombre total de personnes à bord n'est pas augmenté, par suite de l'application de cette disposition.

##### *Partie A*

#### Dispositions communes

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

#### Règle 2

##### Définitions

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

b. L'expression «radeau de sauvetage» désigne un radeau de sauvetage qui satisfait aux dispositions de la Règle 15 ou de la Règle 16 du présent Chapitre;

c. L'expression «dispositif approuvé de mise à l'eau» désigne un dispositif approuvé par l'Administration et susceptible de mettre à l'eau à partir du poste d'embarquement un radeau de sauvetage avec le plein chargement de personnes qu'il est autorisé à transporter et avec son armement;

d. L'expression «canotier breveté» désigne tout membre de l'équipage qui est possesseur d'un certificat d'aptitude délivré en vertu des dispositions de la Règle 32 du présent Chapitre;

e. L'expression «engin flottant» désigne un matériel flottant (autre que les embarcations de sauvetage, les radeaux de sauvetage, les bouées et les brassières de sauvetage), destiné à supporter un nombre déterminé de personnes qui se trouvent dans l'eau, et d'une construction telle qu'il conserve sa forme et ses caractéristiques.

### Règle 3

#### Exemptions

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

b. Pour les navires à passagers effectuant des voyages internationaux, et qui sont utilisés à des transports spéciaux d'un grand nombre de passagers sans installations de couchettes, comme, par exemple, le transport de pèlerins, l'Administration peut, si elle juge qu'il est pratiquement impossible d'appliquer les prescriptions du présent Chapitre, dispenser ces navires des prescriptions en question, sous les conditions suivantes:

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

Nonobstant toute disposition contraire de la présente Convention le Règlement de Simla de 1931 doit demeurer en vigueur entre les pays ayant souscrit à ce Règlement jusqu'à l'entrée en vigueur des prescriptions établies en vertu du paragraphe *b* (iv) de la présente Règle

#### Règle 4

##### **Conditions à remplir pour que les embarcations de sauvetage, les radeaux de sauvetage et les engins flottants soient promptement disponibles**

*a.* Le principe général qui règle l'armement en embarcations de sauvetage, en radeaux de sauvetage et en engins flottants d'un navire régi par le présent Chapitre est qu'ils doivent être promptement disponibles en cas d'urgence.

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

- (i) on doit pouvoir les mettre à l'eau sûrement et rapidement, même dans des conditions défavorables d'assiette et avec 15 degrés de bande;
- (ii) il doit être possible d'embarquer dans les embarcations de sauvetage et sur les radeaux de sauvetage rapidement et en bon ordre;
- (iii) l'installation de chaque embarcation de sauvetage, de chaque radeau de sauvetage et de chaque engin flottant doit être telle qu'elle ne gêne pas la manœuvre des autres embarcations, radeaux de sauvetage ou engins flottants.

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

#### Règle 5

##### **Construction des embarcations de sauvetage**

*a.* Toutes les embarcations de sauvetage doivent être bien construites et avoir des formes et des proportions qui leur assurent une large stabilité à la mer et un franc bord suffisant lorsqu'elles sont en charge avec toutes les personnes qu'elles doivent recevoir et tout leur armement. Toutes les embarcations de sauvetage doivent pouvoir conserver une stabilité positive, lorsqu'elles sont ouvertes à la mer et lorsqu'elles sont en charge avec leur plein chargement en personnes et en armement.

- b.* (i) Toutes les embarcations de sauvetage doivent être à bordé rigide et avoir des flotteurs internes seulement. L'Administration peut approuver des embarcations de sauvetage à couverture rigide pourvu que celle-ci puisse être ouverte facilement tant de l'intérieur que de l'extérieur et n'empêche pas l'embarquement ou le débarquement rapides, la mise à l'eau et la manœuvre de l'embarcation de sauvetage.

- (ii) Les embarcations de sauvetage à moteur doivent être munies d'un dispositif à la satisfaction de l'Administration protégeant l'avant de l'embarcation des embruns et paquets de mer.
- (iii) Elles ne doivent pas avoir une longueur inférieure à 7,30 mètres (ou 24 pieds) sauf lorsqu'en raison des dimensions du navire ou pour d'autres raisons l'Administration considère l'emploi de telles embarcations de sauvetage comme déraisonnable ou impraticable. Sur aucun navire les embarcations de sauvetage ne doivent être d'une longueur inférieure à 4,90 mètres (ou 16 pieds).

c. Une embarcation de sauvetage ne peut être admise si son poids en pleine charge avec les personnes qu'elle peut recevoir et son armement dépasse 20.300 kilogrammes (ou 20 tonnes anglaises) ou si sa capacité de transport calculée d'après les prescriptions de la Règle 7 du présent Chapitre dépasse 150 personnes.

d. Toute embarcation de sauvetage autorisée à transporter plus de soixante personnes, mais pas plus de cent personnes, doit être soit une embarcation à moteur satisfaisant aux prescriptions de la Règle 9 du présent Chapitre, soit une embarcation munie des moyens approuvés de propulsion mécanique et répondant aux prescriptions de la Règle 10 du présent Chapitre. Toute embarcation de sauvetage autorisée à transporter plus de cent personnes doit être une embarcation de sauvetage à moteur satisfaisant aux prescriptions de la Règle 9 du présent Chapitre.

e. Toute embarcation de sauvetage doit présenter une solidité suffisante pour pouvoir sans danger être mise à l'eau avec son plein chargement en personnes et en armement. Toute embarcation de sauvetage doit présenter une solidité suffisante pour qu'il n'y ait pas de déformation résiduelle après épreuve à charge complète majorée de 25 pour cent.

f. Toute embarcation de sauvetage doit avoir une tonture moyenne au moins égale à 4 pour cent de sa longueur. La tonture doit être approximativement de forme parabolique.

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

h. Toute embarcation de sauvetage doit disposer d'une flottabilité propre suffisante ou être équipée de caissons à air étanches ou d'autres matériaux résistant à la corrosion de flottabilité équivalente qui ne doivent pas être affectés par les hydrocarbures et permettant de soutenir l'embarcation et son armement lorsque celle-ci est ouverte à la mer. On doit également prévoir en supplément des caissons à air ou des matériaux résistant à la corrosion d'une flottabilité équivalente qui ne doivent pas être affectés par les hydrocarbures et dont le volume doit être à un dixième au moins de la capacité cubique de

l'embarcation. L'Administration peut également autoriser les caissons à air étanches remplis d'un matériau flottant résistant à la corrosion et ne pouvant pas être affecté par les hydrocarbures.

(i) Les bancs de nage et les bancs de côté doivent être installés aussi bas que possible dans l'embarcation.

j. Toute embarcation de sauvetage, à l'exception des embarcations de sauvetage construites en bois, doit avoir un coefficient de finesse mesuré conformément aux dispositions de la Règle 6 du présent Chapitre au moins égal à 0,64.

## Règle 6

### Capacité cubique des embarcations de sauvetage

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

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

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

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

A, B, C, désignent respectivement les aires des sections transversales au quart avant, milieu et au quart arrière, qui correspondent aux trois points obtenus en divisant L en 4 parties égales. (Les aires correspondant aux deux extrémités de l'embarcation sont considérées comme négligeables.)

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

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

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

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

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

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

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

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

g. L'Administration peut attribuer à une embarcation de sauvetage en bois une capacité égale au produit par 0,6 des trois dimensions, s'il est reconnu que ce mode de calcul ne donne pas une capacité supérieure à celle obtenue par la méthode précitée. Les dimensions s'entendent alors mesurées dans les conditions suivantes:

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

Largeur: hors bordé au fort de la maîtresse section.

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

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

h. La capacité cubique d'une embarcation de sauvetage à moteur, ou d'une embarcation équipée d'un dispositif mécanique de propulsion se déduit de la capacité brute en retranchant de celle-ci un volume égal à celui qui est occupé par le moteur et ses accessoires, ou la boîte d'engrenage de tout autre dispositif mécanique de propulsion, et, le cas échéant, par l'installation radiotélégraphique et le projecteur avec leurs accessoires.

## Règle 7

### Capacité de transport des embarcations de sauvetage

Le nombre de personnes qu'une embarcation de sauvetage est autorisée à recevoir doit être égal au plus grand nombre entier obtenu en divisant sa capacité en mètres cubes:

pour une embarcation de sauvetage d'une longueur de 7,30 mètres (ou 24 pieds) ou plus

par 0,283 (ou sa capacité en pieds cubes par 10);

pour une embarcation de sauvetage d'une longueur de 4,90 mètres (ou 16 pieds)

par 0,396 (ou sa capacité en pieds cubes par 14);

pour une embarcation de sauvetage d'une longueur égale ou supérieure à 4,90 mètres (ou 16 pieds), mais inférieure à 7,30 mètres (ou 24 pieds)

par un nombre compris entre 0,396 et 0,283 (ou sa capacité en pieds cubes par un nombre compris entre 14 et 10), à calculer par interpolation;

étant entendu qu'en aucun cas le nombre obtenu ne dépasse le nombre d'adultes, portant des brassières de sauvetage, susceptibles d'être assis sans gêner en aucune façon l'utilisation des avirons ou la mise en œuvre de tout autre moyen de propulsion.

## Règle 8

### Nombre réglementaire des embarcations de sauvetage à moteur

a. Tout navire à passagers doit porter de chaque bord au moins une embarcation de sauvetage à moteur satisfaisant aux prescriptions de la Règle 9 du présent Chapitre. Toutefois, lorsque le nombre total des passagers que ce navire est autorisé à transporter ne dépasse pas trente personnes avec l'effectif de l'équipage, une seule embarcation de sauvetage à moteur suffira.

b. Tout navire de charge de 1.600 tonneaux de jauge brute et au-dessus, à l'exception des navires-citernes, des navires employés comme navires-usines dans la pêche à la balcine, des navires employés à la transformation et à la mise en conserve des produits de la pêche, des navires transportant le personnel employé dans ces industries, doit porter au moins une embarcation de sauvetage à moteur satisfaisant aux prescriptions de la Règle 9 du présent Chapitre.

c. Tout navire-citerne de 1.600 tonneaux de jauge brute et au-dessus, tout navire employé comme navire-usine dans la pêche à la baleine, tout navire employé à la transformation et à la mise en conserve des produits de la pêche et tout navire transportant le personnel employé dans ces industries, doit porter, de chaque bord, au moins une embarcation de sauvetage à moteur satisfaisant aux prescriptions de la Règle 9 du présent Chapitre.

## Règle 9

### Spécification des embarcations de sauvetage à moteur

a. Une embarcation de sauvetage à moteur doit remplir les conditions suivantes :

- (i) Elle doit être équipée avec un moteur à combustion interne et maintenue constamment en état de marche; elle doit pouvoir être mise en marche quelles que soient les circonstances; elle doit porter un approvisionnement suffisant de combustible pour 24 heures de marche continue à la vitesse précisée à l'alinéa a (iii) de la présente Règle.
- (ii) Le moteur et ses accessoires doivent être convenablement protégés pour en assurer le fonctionnement dans des conditions de temps défavorables et le capot du moteur doit être résistant au feu. Des dispositions doivent être prises pour assurer la marche arrière.
- (iii) La vitesse en marche avant en eau calme, avec chargement complet en personnes et en armement doit être:
  1. au moins six nœuds dans le cas des embarcations de sauvetage à moteur prescrites par la Règle 8 du présent Chapitre, pour les navires à passagers et les navires-citernes, les navires employés comme navires-usines dans la pêche à la baleine, les navires employés à la transformation et à la mise en conserve des produits de la pêche, les navires transportant le personnel employé dans ces industries;
  2. au moins quatre nœuds dans le cas de toutes les autres embarcations de sauvetage à moteur.

b. Le volume des flotteurs intérieurs d'une embarcation de sauvetage à moteur, s'il y a lieu, doit être augmenté par rapport à celui prescrit à la Règle 5 du présent Chapitre du volume correspondant aux flotteurs internes nécessaires pour soutenir le moteur et ses accessoires et, le cas échéant, le projecteur, l'installation radiotélégraphique et leurs accessoires, lorsque ce volume excède celui des flotteurs internes requis. Cette augmentation doit être effectuée à raison de 0,0283 mètre cube (1 pied cube) par personne pour soutenir les personnes supplémentaires que l'embarcation pourrait recevoir si le moteur, ses accessoires et, le cas échéant, le projecteur, l'installation radiotélégraphique et leurs accessoires étaient supprimés.

## Règle 10

### Spécification des embarcations de sauvetage à propulsion mécanique autres que les embarcations de sauvetage à moteur

Une embarcation de sauvetage à propulsion mécanique qui n'est pas à moteur doit satisfaire aux conditions suivantes :

- a. Le dispositif de propulsion doit être d'un type approuvé et doit avoir une puissance suffisante pour permettre à l'embarcation de sauvetage de s'éloigner promptement du navire lors de la mise à l'eau ainsi que de maintenir un cap dans des conditions de temps défavorables. Si le dispositif de propulsion a une commande à main il doit être tel qu'il puisse être manœuvrable par des personnes inexpérimentées et il doit également pouvoir être manœuvré quand l'embarcation de sauvetage est pleine d'eau.
- b. Il doit être prévu un dispositif permettant à l'homme de barre de l'embarcation de sauvetage de faire marche arrière à tout moment lorsque le propulseur est en fonctionnement.
- c. Le volume des flotteurs intérieurs de l'embarcation de sauvetage à propulsion mécanique doit être augmenté pour compenser le poids du dispositif de propulsion.

## Règle 11

### Armement des embarcations de sauvetage

- a. L'armement normal de chaque embarcation de sauvetage sera le suivant :
  - (i) Un nombre suffisant d'avirons flottants pour la nage en pointe, plus deux avirons flottants de rechange, et un aviron de queue flottant, un jeu et demi de dames de nage ou de tolets, attachés à l'embarcation par une aiguillette ou une chaîne; une gaffe;
  - (ii) Deux tampons pour chaque nable (il n'est pas exigé de tampons pour les nables munis de soupapes automatiques convenables), attachés à l'embarcation par des aiguillettes ou des chaînes; une écope et deux seaux de matière approuvée;
  - (iii) Un gouvernail attaché à l'embarcation par une aiguillette et une barre franche;
  - (iv) Deux hachettes, une à chaque extrémité de l'embarcation;
  - (v) Un fanal avec de l'huile pour 12 heures d'éclairage; deux boîtes d'allumettes appropriées dans un récipient étanche à l'eau;
  - (vi) Un mât, ou des mâts, avec des étais en fil d'acier galvanisé et des voiles de couleur orange;
  - (vii) Un compas efficace enfermé dans un habitacle lumineux ou muni de moyens convenables d'éclairage;
  - (viii) Une filière en guirlande, extérieure à l'embarcation;
  - (ix) Une ancre flottante de dimension appropriée;
  - (x) Deux bosses de longueur suffisante; une d'elles sera tenue à l'extrême avant au moyen d'une estrope et d'un cabillot de manière à ce qu'elle puisse être larguée, et l'autre sera frappée solidement à l'étrave et prête à servir;

- (xi) Un récipient contenant quatre litres et demi (ou un gallon anglais) d'huile végétale, de poisson, ou animale; le récipient doit être disposé de façon à permettre de répandre aisément l'huile sur l'eau et construit de manière à pouvoir être amarré à l'ancre flottante;
- (xii) Une ration alimentaire, déterminée par l'Administration, pour chaque personne que l'embarcation est autorisée à transporter. Ces rations doivent être contenues dans des récipients étanches à l'air qui doivent être placés dans un récipient étanche à l'eau;
- (xiii) Des récipients étanches à l'eau contenant trois litres (ou six pintes) d'eau douce pour chaque personne que l'embarcation est autorisée à transporter, ou des récipients étanches à l'eau contenant deux litres (ou quatre pintes) d'eau douce pour chaque personne, ainsi qu'un appareil de désalinisation capable de fournir un litre (ou deux pintes) d'eau potable par personne; un gobelet inoxydable fixé par une aiguillette;
- (xiv) Quatre signaux parachutes d'un type approuvé, capable de produire une lumière rouge brillante à une haute altitude; six feux à main d'un type approuvé donnant une lumière rouge brillante;
- (xv) Deux signaux fumigènes flottants d'un type approuvé (pour emploi durant le jour) capables de produire une quantité de fumée de couleur orange;
- (xvi) Des dispositifs d'un type approuvé, permettant aux personnes de s'accrocher à l'embarcation si elle se retourne, sous la forme de quilles de roulis, de tringles, de quilles, ainsi que des filières de plat-bord à plat-bord en passant sous la quille de l'embarcation, ou tout autre dispositif approuvé;
- (xvii) Un nécessaire pharmaceutique de première urgence d'un type approuvé, placé dans une boîte étanche à l'eau;
- (xviii) Une lampe électrique étanche capable d'être utilisée pour des signaux du Code Morse; un jeu de piles de réserve et une ampoule de réserve dans un récipient étanche à l'eau;
- (xix) Un miroir de signalisation d'un type approuvé pour être utilisé durant le jour;
- (xx) Un couteau de poche avec un ouvre-boîtes attaché à l'embarcation par une aiguillette;
- (xxi) Deux halins légers flottants;
- (xxii) Une pompe à main d'un type approuvé;
- (xxiii) Un coffre convenable pour recevoir le petit matériel d'armement;
- (xxiv) Un sifflet ou un signal sonore équivalent;
- (xxv) Un jeu d'engins de pêche;
- (xxvi) Une tente de modèle approuvé et d'une couleur très visible pouvant protéger les passagers contre les intempéries;

(xxvii) Un exemplaire du Tableau de Signaux de Sauvetage, prescrit à la Règle 16 du Chapitre V.

*b.* Dans le cas de navires effectuant des voyages d'une durée telle que, dans l'opinion de l'Administration intéressée, les articles spécifiés dans les alinéas (vi), (xii), (xix), (xx) et (xxv) du paragraphe *a* de la présente Règle sont considérés comme superflus, l'Administration peut en permettre la dispense.

*c.* Nonobstant les dispositions du paragraphe *a* de la présente Règle, les embarcations de sauvetage à moteur ou toutes autres embarcations de sauvetage à propulsion mécanique d'un type approuvé ne sont pas tenues de porter un mât ou des voiles, ou plus de la moitié de l'armement en avirons, mais elles doivent porter deux gaffes.

*d.* Toutes les embarcations de sauvetage doivent être munies de dispositifs convenables, pour permettre à une personne se trouvant dans l'eau de se hisser dans l'embarcation de sauvetage.

*e.* Toute embarcation de sauvetage à moteur doit avoir à bord un extincteur portatif d'incendie, de modèle approuvé et capable d'émettre de la mousse ou tout autre produit propre à éteindre un incendie provoqué par l'inflammation de l'huile.

### Règle 12

#### **Maintien en bon ordre de l'armement des embarcations de sauvetage**

Tout le matériel d'armement des embarcations de sauvetage qui n'est pas enfermé dans des caissons, doit être convenablement saisi dans l'embarcation, à l'exception de la gaffe qui sera gardée claire pour déborder l'embarcation. Les saisines doivent être disposées de manière à assurer le maintien du matériel, sans engager les crocs de hissage, ni empêcher un prompt embarquement. Tous les articles compris dans l'armement des embarcations de sauvetage doivent être de dimensions et de poids aussi réduits que possible et doivent être emballés de façon appropriée et sous une forme compacte.

### Règle 13

#### **Appareil portatif de radio pour les embarcations et radeaux de sauvetage**

*a.* Tous les navires, à l'exception de ceux qui portent, de chaque bord, une embarcation de sauvetage à moteur, munie d'un appareil de radiotélégraphie satisfaisant aux prescriptions de la Règle 13 du Chapitre IV, doivent avoir à bord un appareil de radio portatif pour engin de sauvetage d'un type approuvé et satisfaisant aux prescriptions de la Règle 14 du présent Chapitre et de la Règle 12 du Chapitre IV. Tout cet équipement doit être conservé dans la chambre des cartes ou dans tout autre lieu convenable et prêt à être transporté dans n'importe laquelle des embarcations de sauvetage en cas d'urgence. Toutefois, sur les navires-citernes de 3.000 tonneaux de jauge brute et au-dessus, sur lesquels les embarcations de sauvetage sont fixées au milieu et à

l'arrière du navire, cet équipement doit être conservé dans un lieu convenable, à proximité des embarcations de sauvetage les plus éloignées de l'émetteur principal du navire.

*b.* Dans le cas de navires effectuant des voyages d'une durée telle que, dans l'opinion de l'Administration, un appareil portatif de radiotélégraphie pour embarcations et radeaux de sauvetage est superflu, l'Administration peut en permettre la dispense.

#### Règle 14

##### **Appareils de radio et projecteurs des embarcations de sauvetage à moteur**

- a.* (i) Lorsque le nombre total de personnes à bord soit d'un navire effectuant des voyages internationaux autres que les voyages internationaux courts, soit d'un navire employé comme navire-usine de pêche à la baleine ou comme navire-usine pour la transformation ou la mise en conserve des produits de la pêche, soit d'un navire effectuant le transport du personnel employé dans ces industries, est supérieur à 199 mais inférieur à 1.500, une au moins des embarcations de sauvetage à moteur prescrites dans la Règle 8 devra avoir un appareil radiotélégraphique satisfaisant aux prescriptions énoncées dans la présente Règle et dans la Règle 12 du Chapitre IV.
- (ii) Lorsque le nombre total de personnes à bord de ce navire est égal ou supérieur à 1.500, cet appareil de radiotélégraphie devra être installé à bord de chaque embarcation de sauvetage à moteur dont ce navire doit être muni selon les prescriptions de la Règle 8 du présent Chapitre.
- b.* L'appareil de radiotélégraphie doit être installé dans une cabine assez grande pour contenir à la fois l'appareil et l'opérateur.
- c.* Des mesures doivent être prises pour que le fonctionnement de l'émetteur et du récepteur ne soit pas gêné par le moteur en marche, que la batterie soit en charge ou non.
- d.* La batterie de la radio ne doit pas être utilisée pour alimenter un dispositif de lancement de moteur ou un système d'allumage.
- e.* Le moteur de l'embarcation de sauvetage doit être équipé d'une dynamo pour la recharge de la batterie de la radio et pour autres usages.
- f.* Toute embarcation de sauvetage à moteur qu'aux termes du paragraphe *a* de la Règle 8 du présent chapitre doit avoir tout navire à passagers et, aux termes du paragraphe *c* de cette Règle, tout navire-usine de pêche à la baleine ou de transformation ou de mise en conserve des produits de la pêche et tout navire destiné à transporter le personnel employé dans ces industries doit être muni d'un projecteur.
- g.* Le projecteur doit comporter une lampe d'au moins 80 watts, un réflecteur efficace et une source d'énergie permettant d'éclairer efficacement un objet de couleur claire d'une largeur d'environ 18 mètres (ou 60 pieds) à

une distance de 180 mètres (ou 200 yards) pendant une durée totale de six heures et pourra fonctionner pendant au moins trois heures consécutives.

## Règle 15

### Spécifications des radeaux pneumatiques de sauvetage

*a.* Tout radeau pneumatique de sauvetage doit être construit de façon telle, qu'entièrement gonflé et flottant avec la tente dressée, il soit stable en haute mer.

*b.* Il doit être construit de façon telle, qu'il puisse résister, sans dommage pour lui-même et pour son équipement, au lancement à la mer d'une hauteur de 18 mètres (ou 60 pieds).

*c.* Le radeau doit être muni d'une tente qui se mette automatiquement en position lorsque le radeau se gonfle. Cette tente doit pouvoir protéger les occupants contre les intempéries, et doit être munie d'un dispositif pour recueillir l'eau de pluie. La tente doit être munie de deux lampes tirant leur lumière d'une cellule rendue active par l'eau de mer, une lampe étant à l'intérieur et l'autre à l'extérieur sur le sommet de la tente. La tente du radeau doit être de couleur très visible.

*d.* Le radeau doit être muni d'une amarre et d'une filière en guirlande bien fixée à l'extérieur. Il doit aussi être muni d'une filière à l'intérieur.

*e.* Le radeau doit pouvoir être rapidement redressé par une seule personne s'il se gonfle étant chaviré.

*f.* Le radeau doit être muni à chaque ouverture de moyens efficaces permettant aux personnes à l'eau de monter à bord.

*g.* Le radeau doit être contenu dans une valise ou autre enveloppe construite de façon à résister aux conditions sévères d'utilisation rencontrées en mer. Le radeau dans sa valise ou son enveloppe doit flotter.

*h.* La flottabilité du radeau doit être telle que par la séparation de la partie gonflable en un nombre pair de chambres distinctes dont la moitié est capable de soutenir hors de l'eau le nombre de personnes prévu, ou par tout autre moyen efficace, elle garantisse une marge raisonnable de flottabilité si le radeau est endommagé ou bien ne se gonfle que partiellement.

*i.* Le poids total du radeau, de sa valise ou autre enveloppe et de son armement ne doit pas dépasser 180 kilogrammes (ou 400 livres anglaises).

*j.* Le nombre de personnes qu'un radeau pneumatique sera autorisé à recevoir doit être égal:

- (i) au plus grand nombre entier obtenu en divisant par 96 le volume mesuré en décimètres cubes (ou par 3,4 le volume mesuré en pieds cubes) des chambres à air principales (qui, à cet effet, ne doivent comprendre ni les arches, ni le (ou les) bancs de nage éventuellement installés) une fois gonflées, ou

(ii) au plus grand nombre entier obtenu en divisant par 3.720 la surface mesurée en centimètres carrés (ou par 4 la surface mesurée en pieds carrés) du plancher (qui, pour les besoins de ce calcul, pourra comprendre le (ou les) bancs de nage éventuellement installés) du radeau une fois gonflé. On retiendra le nombre le plus faible.

k. Le plancher du radeau doit être imperméable à l'eau et suffisamment isolé contre le froid.

l. Le radeau doit être gonflé au moyen d'un gaz qui ne soit pas nocif pour les occupants et le gonflage doit se faire automatiquement en tirant sur un filin ou par tout autre dispositif aussi simple et efficace. Des dispositions doivent être prises afin de permettre l'utilisation des soufflets ou des pompes de remplissage prévues par la Règle 17 du présent Chapitre pour maintenir la pression.

m. Le radeau doit être d'une matière et d'une construction approuvées, et doit être construit de manière à pouvoir résister aux intempéries pendant 30 jours quel que soit l'état de la mer.

n. Aucun radeau dont la capacité de transport, calculée conformément aux dispositions du paragraphe j de la présente Règle, est inférieure à six personnes ne doit être approuvé. Le nombre maximum de personnes, calculé conformément aux dispositions de ce paragraphe, dont le transport par radeau pneumatique peut être approuvé est laissé à la discrétion de l'Administration, mais ne doit en aucun cas dépasser 25.

o. Le radeau doit être capable de fonctionner dans une gamme de température allant de  $-30^{\circ}$  C. à  $+66^{\circ}$  C. ( $-22^{\circ}$  F. à  $+150^{\circ}$  F.).

p. Le radeau doit être arrimé de façon à ce qu'on puisse l'utiliser facilement en cas de sinistre.

q. Le radeau doit être muni de dispositifs permettant de le remorquer facilement.

## Règle 16

### Prescriptions relatives aux radeaux de sauvetage rigides

a. Tout radeau de sauvetage rigide doit être construit de façon à pouvoir être lancé à l'eau depuis son lieu d'arrimage, sans dommage pour lui-même ou pour son équipement.

b. Le pont du radeau doit être situé dans la partie qui assure une protection aux occupants. La surface de ce pont doit être d'au moins  $0,372\text{ m}^2$  (ou 4 pieds carrés) par personne que le radeau est autorisé à transporter. Le pont doit être de nature à empêcher dans toute la mesure du possible la pénétration de l'eau et les personnes transportées doivent être effectivement hors de l'eau.

c. Tout radeau doit être muni d'une capote ou d'un dispositif similaire, de couleur très visible, capable de protéger les occupants contre les intempéries, que le radeau flotte à l'endroit ou à l'envers.

*d.* Tout radeau doit avoir son équipement arrimé de telle sorte qu'il soit facilement accessible, que le radeau flotte à l'endroit ou à l'envers.

*e.* Le poids total d'un radeau et de son équipement, transportés par un navire à passagers, ne doit pas excéder 180 kilos ou 400 livres anglaises. Le poids d'un radeau de sauvetage transporté à bord de navires de charge peut excéder 180 kilos ou 400 livres anglaises lorsqu'il peut être lancé des deux côtés du navire, ou s'il est prévu un dispositif mécanique pour la mise à l'eau.

*f.* Tout radeau doit, à tout moment, être efficace et stable, qu'il flotte à l'endroit ou à l'envers.

*g.* Le radeau doit avoir des compartiments à air, ou un dispositif de flottabilité équivalent à 96 décimètres cubes ou 3,4 pieds cubes pour chaque personne qu'il est autorisé à transporter; ce dispositif doit être placé aussi près que possible des parois du radeau.

*h.* Le radeau doit avoir une bosse amarrée et une filière disposée solidement en guirlande autour de la paroi extérieure. Une filière doit être également disposée autour de la paroi intérieure du radeau.

*i.* Le radeau doit être muni à chaque ouverture d'un dispositif efficace permettant aux personnes qui se trouvent dans l'eau de grimper à bord.

*j.* Le radeau doit être construit de manière à ne pas être affecté par les hydrocarbures.

*k.* Un dispositif flottant d'éclairage à batterie doit être attaché au radeau.

*l.* Le radeau doit être muni de dispositifs permettant de le remorquer facilement.

*m.* Tout radeau doit être arrimé de façon à flotter librement si le navire coule.

## Règle 17

### Armements des radeaux de sauvetage pneumatiques et rigides

- a.* L'armement normal de chaque radeau de sauvetage sera le suivant:
- (i) Une bouée flottante de sauvetage attachée à au moins 30 mètres (ou 100 pieds) de ligne flottante.
  - (ii) Pour les radeaux de sauvetage conçus pour recevoir un nombre de personnes inférieur ou égal à 12: un couteau et une écope. Pour les radeaux de sauvetage conçus pour recevoir un nombre de personnes égal ou supérieur à 13: deux couteaux et deux écopés.
  - (iii) Deux éponges.
  - (iv) Deux ancres flottantes dont une attachée en permanence au radeau et une de rechange.
  - (v) Deux pagaies.

- (vi) Une trousse d'outils permettant de réparer les crevaisons affectant les compartiments assurant la flottabilité.
- (vii) Une pompe à air de remplissage ou des soufflets, à moins que le radeau de sauvetage ne soit conforme aux dispositions de la Règle 16 du présent Chapitre.
- (viii) Trois ouvre-boîtes.
- (ix) Un nécessaire pharmaceutique de première urgence d'un type approuvé placé dans une boîte étanche à l'eau.
- (x) Un gobelet gradué inoxydable.
- (xi) Une lampe électrique étanche susceptible d'être utilisée pour la signalisation en Code Morse, ainsi qu'un jeu de rechange de piles et une ampoule de rechange dans une boîte étanche.
- (xii) Un miroir de signalisation de jour et un sifflet.
- (xiii) Deux signaux parachutes de détresse d'un type approuvé capables de produire une lumière rouge brillante à une haute altitude.
- (xiv) Six feux à main d'un type approuvé, donnant une lumière rouge brillante.
- (xv) Un jeu d'engins de pêche.
- (xvi) Une ration de nourriture, déterminée par l'Administration pour chaque personne que le radeau est autorisé à transporter.
- (xvii) Des récipients étanches, contenant un litre et demi (ou trois pintes) d'eau douce pour chaque personne que le radeau est autorisé à transporter, dont un demi-litre (ou une pinte) par personne peut être remplacé par un appareil de désalinisation capable de produire la même quantité d'eau douce.
- (xviii) Six tablettes contre le mal de mer pour chaque personne que le radeau est autorisé à transporter.
- (xix) Des instructions relatives à la survie à bord du radeau.
- (xx) Un exemplaire du tableau illustré des signaux de sauvetage prescrits à la Règle 16 du Chapitre V.

*b.* Dans le cas de navires à passagers effectuant des voyages internationaux courts d'une durée telle que de l'avis de l'Administration intéressée tous les articles spécifiés au paragraphe *a* sont considérés comme superflus, l'Administration peut autoriser qu'un ou plusieurs radeaux pneumatiques, représentant au moins un sixième du nombre de radeaux de sauvetage transportés sur les navires en question, soient munis de l'armement spécifié dans les alinéas (i) à (vii) compris, (xi) et (xix) du paragraphe *a* de la présente Règle, et de la moitié de l'armement prévu par les alinéas (xiii) et (xiv) du même paragraphe; le reste des radeaux embarqués devant être munis de l'armement spécifié aux alinéas (i) à (vii) compris et (xix) du paragraphe en question.

## Règle 18

### Entraînement à la mise en œuvre des radeaux de sauvetage

Autant qu'il est possible et raisonnable, l'Administration doit prendre des mesures propres à assurer que sur les navires transportant des radeaux de sauvetage, l'équipage est entraîné à leur mise à l'eau et à leur utilisation.

## Règle 19

### Accès aux embarcations et radeaux de sauvetage

a. Des dispositions convenables doivent être prises pour permettre l'accès aux embarcations; ces dispositions comprennent:

- (i) une échelle pour chaque jeu de bossoirs permettant l'accès aux embarcations lorsqu'elles sont à l'eau; toutefois, dans les navires à passagers, les navires-usines servant pour la pêche à la baleine, les navires-usines pour la transformation et la mise en conserve des produits de la pêche, et les navires affectés au transport des personnes employées dans ces industries, l'Administration peut autoriser le remplacement de ces échelles par des dispositifs approuvés, à condition qu'il n'y ait pas moins d'une échelle de chaque côté du navire;
- (ii) des dispositifs pour éclairer les embarcations et les appareils de mise à l'eau lors de la préparation et de l'opération de mise à l'eau et pour éclairer le plan d'eau d'aménagement des embarcations, jusqu'à ce que l'opération de mise à l'eau soit terminée;
- (iii) des dispositifs pour avertir les passagers et l'équipage que le navire est sur le point d'être abandonné; et
- (iv) des dispositifs permettant d'empêcher toute décharge d'eau dans les embarcations.

b. Des dispositions convenables doivent également être prises pour permettre l'accès aux radeaux de sauvetage; ces dispositions comprennent:

- (i) des échelles appropriées facilitant l'accès aux radeaux lorsqu'ils sont à l'eau, toutefois dans les navires à passagers, les navires-usines servant pour la pêche à la baleine, les navires-usines pour la transformation et la mise en conserve des produits de la pêche, et les navires affectés au transport des personnes employées dans ces industries, l'Administration peut autoriser le remplacement de ces échelles en totalité ou en partie par des dispositifs approuvés;
- (ii) dans le cas où sont prévus des dispositifs de mise à l'eau des radeaux, des moyens appropriés pour éclairer ces dispositifs et les radeaux correspondants pendant la préparation et durant l'opération de mise à l'eau, et pour éclairer le plan d'eau d'aménagement de ces radeaux, jusqu'à ce que leur mise à l'eau soit terminée;

- (iii) des dispositifs pour éclairer le poste d'arrimage des radeaux pour lesquels des moyens approuvés de mise à l'eau n'ont pas été prévus;
- (iv) des dispositifs pour avertir les passagers et l'équipage que le navire est sur le point d'être abandonné; et
- (v) des dispositifs permettant d'empêcher toute décharge d'eau dans les radeaux en position de mise à l'eau, qu'ils soient pourvus ou non, d'un moyen approuvé de mise à l'eau.

## Règle 20

### Inscriptions sur les embarcations, les radeaux de sauvetage et les engins flottants

*a.* Les dimensions de l'embarcation de sauvetage, ainsi que le nombre de personnes qu'elle est autorisée à recevoir, doivent être inscrits sur l'embarcation de sauvetage en caractères indélébiles et faciles à lire. Le nom du navire auquel l'embarcation de sauvetage appartient et son port d'immatriculation doivent être peints des deux bords sur l'avant.

*b.* On inscrira de la même manière le nombre de personnes sur les engins flottants.

*c.* On inscrira de la même manière le nombre de personnes sur les radeaux de sauvetage pneumatiques et aussi sur la valise ou enveloppe dans laquelle se trouve le radeau pneumatique. Chaque radeau pneumatique doit porter également un numéro de série ainsi que le nom du constructeur de façon à permettre l'identification du propriétaire du radeau.

*d.* On inscrira sur tout radeau de sauvetage rigide le nom du navire auquel il appartient, et son port d'immatriculation, ainsi que le nombre de personnes qu'il est autorisé à recevoir.

*e.* On ne doit pas inscrire sur une embarcation, radeau de sauvetage ou sur un engin flottant un nombre de personnes plus grand que celui qui est obtenu en application des Règles du présent Chapitre.

## Règle 21

### Caractéristiques des bouées de sauvetage

- a.* Une bouée de sauvetage doit remplir les conditions suivantes:
- (i) être soit en liège massif soit en tout autre matériau équivalent;
  - (ii) être capable de soutenir, en eau douce, pendant 24 heures, un poids de fer d'au moins 14,5 kilos (ou 32 livres anglaises);
  - (iii) ne pas être attaquée par les hydrocarbures;
  - (iv) être de couleur très visible;
  - (v) porter en lettres majuscules le nom du navire qui la porte et celui du port d'immatriculation.

*b.* Sont interdites les bouées de sauvetage dont le remplissage est constitué par du jonc, du liège en copeaux ou en grains, ou par toute autre substance à l'état de déchets et sans cohésion propre ainsi que les bouées dont la flottabilité est assurée au moyen de compartiments à air nécessitant une insufflation préalable.

*c.* Les bouées de sauvetage en matière plastique ou autre composé synthétique doivent pouvoir garder leurs propriétés de flottabilité et de résistance au contact de l'eau de mer et des hydrocarbures, aux changements de température et de climat que l'on peut rencontrer au cours de voyages en haute mer.

*d.* Les bouées doivent être pourvues de guirlandes solidement amarrées. Il doit y avoir une bouée au moins de chaque bord, qui soit pourvue d'une ligne de sauvetage longue de 27,50 mètres (ou 15 brasses) au moins.

*e.* Sur les navires à passagers, le nombre des bouées de sauvetage lumineuses à allumage automatique ne doit pas être inférieur à la moitié du nombre total des bouées de sauvetage et ne doit en aucun cas descendre au-dessous de six, sur les navires de charge, ce nombre ne doit pas être inférieur à la moitié du nombre total des bouées de sauvetage.

*f.* Les appareils lumineux à allumage automatique prévus au paragraphe *e* de la présente Règle ne doivent pas s'éteindre par l'effet de l'eau. Ils doivent être capables de fonctionner pendant au moins 45 minutes et leur luminosité ne doit pas être inférieure à 3,5 lumens. Ils doivent être disposés au voisinage de leurs bouées de sauvetage avec les organes de fixation nécessaires. Les appareils lumineux à allumage automatique utilisés dans les navires-citernes doivent être d'un type à pile électrique approuvé.

*g.* Toutes les bouées de sauvetage doivent être installées à bord de façon à être à portée immédiate des personnes embarquées et deux au moins des bouées de sauvetage munies d'appareils lumineux à allumage automatique, conformément aux dispositions du paragraphe *e* de la présente Règle, seront aussi munies d'un signal à fumée efficace se déclenchant automatiquement et capable d'émettre une fumée de couleur très visible pendant au moins 15 minutes, et doivent pouvoir être larguées rapidement de la passerelle.

*h.* Les bouées de sauvetage doivent pouvoir toujours être larguées instantanément et ne comporter aucun dispositif de fixation permanente.

## Règle 22

### Brassières de sauvetage

*a.* Les navires doivent avoir pour chaque personne présente à bord une brassière de sauvetage d'un type approuvé et, en outre, un nombre convenable de brassières spéciales pour enfants, à moins que les brassières précédentes ne puissent être ajustables à la taille des enfants.

*b.* Outre les brassières de sauvetage prescrites au paragraphe *a*, les navires à passagers doivent avoir des brassières de sauvetage pour cinq pour cent du nombre de personnes à bord. Ces brassières doivent être installées sur le pont, à des endroits bien visibles.

*c.* Une brassière de sauvetage ne doit pas être approuvée à moins de remplir les conditions suivantes:

- (i) être de matière et de construction appropriées;
- (ii) être capable de soutenir en eau douce pendant vingt-quatre heures un poids de fer de 7,5 kilos (ou 16,5 livres anglaises);
- (iii) être construite de façon à éliminer, autant que faire se peut, tout risque de port incorrect; il doit toutefois être possible de la porter indifféremment sur la face interne ou externe;
- (iv) soutenir la tête de façon que si une personne est évanouie, sa tête soit maintenue hors de l'eau et son corps incliné en arrière de sa position verticale;
- (v) être capable de retourner le corps, dès le contact avec l'eau et de le faire flotter dans une position sûre, le corps incliné en arrière de sa position verticale;
- (vi) ne pas être attaqué par les hydrocarbures;
- (vii) être d'une couleur très visible;
- (viii) être munie d'un sifflet d'un type approuvé, solidement attaché par une corde.

*d.* Une brassière de sauvetage dont la flottabilité dépend d'une insufflation préalable peut être utilisée par les équipages de tous les navires, à l'exception des navires à passagers et des navires-citernes, à condition de:

- (i) comporter deux compartiments à air distincts, capables ensemble de soutenir en eau douce et pendant vingt-quatre heures un poids de fer de 15 kilos (33 livres anglaises) et de soutenir individuellement et de la même manière un poids de fer de 7,5 kilos (16,5 livres anglaises);
- (ii) pouvoir être gonflée par des moyens mécaniques et à la bouche;
- (iii) de satisfaire aux prescriptions des alinéas (i), (iii), (iv), (v), (vi), (vii) et (viii) du paragraphe *c*, même si l'un des compartiments à air n'est pas gonflé.

*e.* Les brassières de sauvetage doivent être installées à bord de manière à être rapidement accessibles; leur position doit être clairement indiquée.

### Règle 23

#### Appareil lance-amarre

*a.* Tout navire doit être muni d'un appareil lance-amarre d'un type approuvé.

b. Cet appareil doit être capable de lancer avec une précision suffisante une ligne à une distance d'au moins 230 mètres (ou 250 yards) et doit comprendre au moins quatre fusées et quatre lignes.

#### Règle 24

##### Signaux de détresse du navire

Tout navire doit être muni, à la satisfaction de l'Administration, de moyens lui permettant d'effectuer des signaux de détresse efficaces, de jour et de nuit, comprenant au moins douze signaux parachutes capables de produire une lumière rouge brillante à une haute altitude.

#### Règle 25

##### Rôle d'appel et consignes en cas d'urgence

a. Des fonctions spéciales à remplir en cas d'urgence doivent être assignées à chaque membre de l'équipage.

b. Le rôle d'appel doit fixer ces fonctions spéciales et indiquer, en particulier, à quel poste chaque homme devra se rendre, ainsi que les fonctions qu'il aura à remplir.

c. Le rôle d'appel doit être rédigé avant le départ du navire. Des copies en seront affichées dans diverses parties du navire, et en particulier dans les locaux de l'équipage.

d. Le rôle d'appel doit fixer les fonctions des divers membres de l'équipage en ce qui concerne:

- (i) la fermeture des portes étanches, des vannes; les dispositifs de fermeture des dalots, des escabilleurs et du système de protection contre l'incendie;
- (ii) l'armement des embarcations de sauvetage (y compris l'appareil de radio portatif pour embarcation de sauvetage) et des autres engins de sauvetage en général;
- (iii) la mise à l'eau des embarcations;
- (iv) la préparation générale des autres engins de sauvetage;
- (v) le rassemblement des passagers; et
- (vi) l'extinction de l'incendie.

e. Le rôle d'appel doit fixer les devoirs respectifs des membres du personnel du service général envers les passagers en cas d'urgence. Ces devoirs comprennent:

- (i) avertir les passagers;
- (ii) vérifier qu'ils sont habillés et qu'ils ont mis leurs brassières de sauvetage d'une manière convenable;

- (iii) réunir les passagers aux postes de rassemblement;
- (iv) maintenir l'ordre dans les coursives et les escaliers et contrôler d'une manière générale les mouvements des passagers; et
- (v) vérifier qu'un approvisionnement en couvertures a été placé dans les embarcations.

f. Le rôle d'appel doit prévoir des signaux distincts pour l'appel de tout l'équipage aux postes d'embarcations et d'incendie, et donner les caractéristiques de ces signaux. Ces signaux seront donnés au moyen d'un sifflet ou d'une sirène et, à l'exception de navires à passagers effectuant des voyages internationaux courts et des navires de charge d'une longueur inférieure à 45,7 m, (ou 150 pieds), ces signaux seront complétés par d'autres signaux produits électriquement. Tous ces signaux seront émis à partir de la passerelle.

## Règle 26

### Appels et exercices

- a. (i) Sur les navires à passagers, l'appel de l'équipage pour les exercices relatifs aux embarcations et à l'incendie doit avoir lieu une fois par semaine, quand cela est possible. Ces appels auront lieu avant que le navire ne quitte le dernier port de départ pour un voyage international autre qu'un voyage international court.
  - (ii) Sur les navires de charge, un appel de l'équipage pour les exercices d'embarcation et d'incendie doit avoir lieu à des intervalles ne dépassant pas un mois, à condition qu'un appel de l'équipage pour les exercices d'embarcation et d'incendie soit effectué dans les 24 heures qui suivront le départ d'un port, si plus de 25 pour cent des membres de l'équipage ont été remplacés dans ce port.
  - (iii) Afin de s'assurer qu'il est au complet, l'armement des embarcations doit, sur les navires de charge, faire l'objet d'un examen lors des appels mensuels aux exercices d'embarcations.
  - (iv) Les dates auxquelles les appels ont lieu doivent être mentionnées à tel journal de bord qui pourra être prescrit par l'Administration; et si, pendant une semaine quelconque (pour les navires à passagers) ou un mois (pour les navires de charge), il n'y a pas d'appel ou seulement un appel partiel, mention sera faite au journal de bord des conditions et de la nature de cet appel. Les comptes rendus des inspections relatives à l'armement des embarcations se trouvant à bord des navires de charge seront inscrits au journal de bord, lequel journal portera aussi mention du nombre de fois que les embarcations de sauvetage sont parées au dehors et amenées à la mer conformément au paragraphe c de la présente Règle.
- b. Sur les navires à passagers, exception faite des navires effectuant des voyages internationaux courts, l'appel des passagers aura lieu dans les 24 heures qui suivent le départ du navire du port.

c. Au moins une fois tous les quatre mois, divers groupes d'embarcations de sauvetage seront, à tour de rôle, parés au dehors et, si l'opération est possible et raisonnable, amenés à la mer. Les exercices et les inspections doivent être effectués de façon à ce que l'équipage comprenne pleinement les fonctions qu'il sera appelé à remplir, s'y exerce, et soit également instruit du maniement et de la manœuvre des radeaux de sauvetage lorsqu'il y en a.

d. Le signal d'alerte pour l'appel des passagers aux postes de rassemblement se compose d'une suite de sept coups brefs ou plus suivis d'un coup long du sifflet ou de la sirène. Sur les navires à passagers, sauf sur ceux effectuant des voyages internationaux courts, ce signal sera complété par d'autres signaux produits électriquement dans tout le navire et manœuvrés de la passerelle de navigation. La signification de tous les signaux intéressant les passagers, avec des instructions précises sur ce qu'ils ont à faire en cas d'urgence, doivent être clairement indiquées en langues appropriées dans des avis qui doivent être affichés dans leurs cabines et dans des endroits bien visibles dans d'autres parties des locaux à passagers.

### *Partie B*

## **Navires à passagers seulement**

### **Règle 27**

#### **Embarcations de sauvetage, radeaux de sauvetage et engins flottants**

a. Les navires à passagers devront porter deux embarcations attachées aux bossoirs — une de chaque bord du navire — pour servir en cas d'urgence. Ces embarcations doivent être d'un type approuvé et ne dépasseront pas une longueur de 8,5 mètres (ou 28 pieds). Elles peuvent être comptées aux fins des paragraphes *b* et *c* de la présente Règle, pourvu qu'elles répondent complètement aux prescriptions fixées par le présent Chapitre pour les embarcations de sauvetage et aux fins de la Règle 8, pourvu qu'elles répondent en outre aux prescriptions de la Règle 9 et, le cas échéant, de la Règle 14 du présent Chapitre. Elles doivent être tenues prêtes pour un usage immédiat pendant que le navire est en mer. Sur les navires sur lesquels, en conformité du paragraphe *h* de la Règle 29, des dispositifs sont fixés aux côtés des embarcations de sauvetage, il n'est pas nécessaire de munir de ces dispositifs les deux embarcations mises à bord pour satisfaire aux prescriptions de la présente Règle.

b. Les navires à passagers effectuant des voyages internationaux autres que les voyages internationaux courts devront porter:

- (i) des embarcations de sauvetage de chaque bord, d'une capacité totale permettant de recevoir la moitié du nombre de personnes à bord.

L'Administration pourra permettre le remplacement des embarcations de sauvetage par des radeaux pour la même capacité totale, de manière toutefois que le nombre d'embarcations de sauvetage de chaque bord du navire soit toujours suffisant pour recevoir 37½ pour cent de toutes les personnes à bord.

- (ii) des radeaux de sauvetage ayant une capacité totale suffisante pour recevoir 25 pour cent du nombre total des personnes à bord ainsi que des engins flottants prévus pour 3 pour cent de ce nombre.

Les navires à facteur de cloisonnement égal ou inférieur à 0,33 seront autorisés à porter des engins flottants pour 25 pour cent du nombre total des personnes à bord au lieu et place des 25 pour cent de radeaux de sauvetage et des 3 pour cent d'engins flottants.

- c. (i) Un navire à passagers effectuant un voyage international court doit porter un nombre de jeux de bossoirs, calculé en fonction de sa longueur, ainsi qu'il est stipulé dans la colonne A du tableau figurant dans la Règle 28 du présent Chapitre. A chaque jeu de bossoirs doit être attachée une embarcation de sauvetage; ces embarcations de sauvetage doivent avoir au moins la capacité minimum requise dans la colonne C du tableau précité ou la capacité nécessaire pour recevoir toutes les personnes à bord, si ce chiffre est moindre.

Dans les cas où, de l'avis de l'Administration, il est impossible ou déraisonnable de placer à bord d'un navire effectuant des voyages internationaux courts le nombre de jeux de bossoirs stipulé à la colonne A du tableau figurant dans la Règle 28 du présent Chapitre, l'Administration pourra autoriser, dans des circonstances exceptionnelles, un nombre moindre de bossoirs, à la condition que ce nombre ne soit jamais inférieur au nombre minimum stipulé dans la colonne B du tableau, et que la capacité globale des embarcations de sauvetage à bord du navire soit au moins égale à la capacité minimum requise à la colonne C ou à la capacité requise pour recevoir toutes les personnes à bord, si cette capacité est moindre.

- (ii) Si les embarcations de sauvetage ainsi prévues ne suffisent pas à recevoir toutes les personnes à bord, le navire devra être muni d'un supplément d'embarcations de sauvetage sous bossoirs ou de radeaux de sauvetage de manière à ce que la capacité totale des embarcations et des radeaux de sauvetage soit suffisante pour recevoir toutes les personnes à bord.
- (iii) Nonobstant les dispositions de l'alinéa c (ii), le nombre de personnes transportées sur un navire quelconque effectuant des voyages internationaux courts ne doit pas dépasser la capacité totale des embarcations de sauvetage portées à bord conformément aux dispositions des alinéas c (i) et c (ii) de la présente Règle, à moins que l'Administration estime que cela est rendu nécessaire par l'importance du trafic, et, dans ce cas, seulement si le navire satisfait aux prescriptions de la Règle 1 d du Chapitre II.
- (iv) Dans les cas où, conformément aux dispositions de l'alinéa c (iii), l'Administration a autorisé le transport d'un nombre de personnes supérieur à la capacité des embarcations de sauvetage et est convaincue qu'il est impossible d'arrimer les radeaux de sauvetage portés en

application des dispositions de l'alinéa c (ii), elle pourra autoriser une réduction du nombre des embarcations de sauvetage; à condition que:

1. le nombre des embarcations de sauvetage, dans le cas des navires d'une longueur de 58 mètres (ou 190 pieds) ou plus, ne soit jamais inférieur à 4, dont deux devront être placées sur chaque bord du navire, et dans le cas des navires d'une longueur inférieure à 58 mètres (ou 190 pieds) ne soit jamais inférieur à 2, à raison d'une sur chaque bord du navire; et que,
  2. le nombre des embarcations et des radeaux de sauvetage soit toujours suffisant pour recevoir la totalité des personnes que le navire est autorisé à transporter.
- (v) Tout navire à passagers effectuant des voyages internationaux courts devra être muni, outre les embarcations et radeaux de sauvetage requis aux termes du présent paragraphe, d'une réserve de radeaux de sauvetage permettant de recevoir 10 pour cent du nombre total des personnes correspondant à la capacité passagère totale des embarcations de sauvetage dont ce navire est équipé.
- (vi) Tout navire à passagers effectuant des voyages internationaux courts doit être également muni d'engins flottants pour 5 pour cent au moins du nombre total de personnes que ce navire est autorisé à transporter.
- (vii) L'Administration peut permettre à des navires déterminés ou des catégories de navires, en possession de certificats de voyage international court d'effectuer des voyages dépassant 600 milles, mais ne dépassant pas 1.200 milles, pourvu que de tels navires satisfassent aux prescriptions de la Règle 1 d du Chapitre II, qu'ils portent des embarcations de sauvetage capables de contenir au moins 75 pour cent des personnes à bord, et qu'ils satisfassent aussi aux dispositions du présent paragraphe.

#### Règle 28

#### **Tableau relatif aux bossoirs et à la capacité des embarcations de sauvetage pour les navires effectuant des voyages internationaux courts**

Le tableau ci-après fixe en fonction de la longueur du navire:

- (A) Le nombre minimum de jeux de bossoirs à chacun desquels doit être attachée une embarcation de sauvetage conformément à la Règle 27 du présent Chapitre sur un navire effectuant des voyages internationaux courts;
- (B) le nombre réduit de jeux de bossoirs qui peut être admis exceptionnellement sur un navire effectuant des voyages internationaux courts, conformément à la Règle 27 du présent Chapitre; et

(C) la capacité minimum requise pour les embarcations de sauvetage sur un navire effectuant des voyages internationaux courts.

Longueur du navire		(A)	(B)	(C)					
		Nombre minimum de jeux de bossoirs	Nombre réduit de jeux de bossoirs autorisés exceptionnellement	Capacité minimum des embarcations					
Mètres	Pieds anglais			Mètres cubes	Pieds cubes				
et 31 au-dessous de	37	100	et au-dessous de	120	2	2	11	400	
37	»	43	120	»	140	2	2	18	650
43	»	49	140	»	160	2	2	26	900
49	»	53	160	»	175	3	3	33	1150
53	»	58	175	»	190	3	3	38	1350
58	»	63	190	»	205	4	4	44	1550
63	»	67	205	»	220	4	4	50	1750
67	»	70	220	»	230	5	4	52	1850
70	»	75	230	»	245	5	4	61	2150
75	»	78	245	»	255	6	5	68	2400
78	»	82	255	»	270	6	5	76	2700
82	»	87	270	»	285	7	5	85	3000
87	»	91	285	»	300	7	5	94	3300
91	»	96	300	»	315	8	6	102	3600
96	»	101	315	»	330	8	6	110	3900
101	»	107	330	»	350	9	7	122	4300
107	»	113	350	»	370	9	7	135	4750
113	»	119	370	»	390	10	7	146	5150
119	»	125	390	»	410	10	7	157	5550
125	»	133	410	»	435	12	9	171	6050
133	»	140	435	»	460	12	9	185	6550
140	»	149	460	»	490	14	10	202	7150
149	»	159	490	»	520	14	10	221	7800
159	»	168	520	»	550	16	12	238	8400

Note sur (C). — Lorsque la longueur du navire est inférieure à 31 mètres (ou 100 pieds) ou lorsqu'elle dépasse 168 mètres (ou 550 pieds), le nombre minimum des jeux de bossoirs et la capacité cubique des embarcations de sauvetage doivent être déterminés par l'Administration.

### Règle 29

#### Installations et manœuvres des embarcations de sauvetage, des radeaux de sauvetage et engins flottants

a. Les embarcations et radeaux de sauvetage doivent être installés à la satisfaction de l'Administration, de telle façon que:

- (i) ils puissent tous être mis à l'eau dans un temps aussi court que possible et ne dépassant pas 30 minutes;

- (ii) ils n'empêcheront en aucune manière la manœuvre rapide des autres embarcations de sauvetage, radeaux de sauvetage ou engins flottants ou le rassemblement des personnes présentes à bord aux postes d'évacuation ou leur embarquement;
- (iii) les embarcations de sauvetage et les radeaux de sauvetage qui doivent être munis de dispositifs approuvés de mise à l'eau doivent pouvoir être mis à l'eau avec leur plein chargement en personnes et en armement, même dans de mauvaises conditions d'assiette et avec 15 degrés de bande; et
- (iv) les radeaux de sauvetage pour lesquels il n'est pas exigé de dispositifs approuvés de mise à l'eau et les engins flottants doivent pouvoir être mis à l'eau même dans de mauvaises conditions d'assiette et avec 15 degrés de bande.

*b.* Chaque embarcation de sauvetage doit être attachée à un jeu séparé de bossoirs.

*c.* Les embarcations de sauvetage ne peuvent être placées sur plus d'un pont que si des mesures appropriées sont prises pour éviter que les embarcations de sauvetage d'un pont inférieur ne soient gênées par celles placées sur le pont au-dessus.

*d.* Les embarcations et les radeaux de sauvetage qui doivent être munis de dispositifs approuvés de mise à l'eau ne doivent pas être placés à l'extrême avant du navire. Les embarcations de sauvetage doivent être disposées de manière à en permettre la mise à l'eau avec sécurité compte tenu notamment de la nécessité de bien dégager l'hélice et les parties de la coque arrière en surplomb abrupt.

*e.* Les bossoirs doivent être de type approuvé, et doivent être disposés à la satisfaction de l'Administration. Ils doivent être disposés sur un ou plusieurs ponts de telle sorte que les embarcations de sauvetage placées au-dessous d'eux puissent être mises à l'eau avec sécurité, sans être gênées par la manœuvre des autres bossoirs.

*f.* Les bossoirs doivent être:

- (i) du type oscillant ou du type à gravité pour la manœuvre des embarcations de sauvetage d'un poids ne dépassant pas 2.300 kilos (ou  $2\frac{1}{4}$  tonnes anglaises) dans leur état de mise à l'eau sans passagers;
- (ii) du type à gravité pour la manœuvre d'embarcations de sauvetage d'un poids supérieur à 2.300 kilos (ou  $2\frac{1}{4}$  tonnes anglaises) dans leur état de mise à l'eau sans passagers.

*g.* Les bossoirs, garants, poulies et autres appareils doivent avoir une résistance suffisante pour que les embarcations de sauvetage puissent être parées, avec l'équipe d'amenage, puis, mises à l'eau en toute sécurité, d'un bord quelconque avec leur complet chargement de personnes et d'armement, même si le navire a une bande de 15 degrés et un angle d'assiette de 10 degrés.

*h.* Des patins ou autres moyens appropriés devront être prévus en vue de faciliter le lancement des embarcations de sauvetage malgré une bande de 15 degrés.

*i.* Des moyens devront être prévus permettant d'amener les embarcations de sauvetage contre le bord du navire et de les y maintenir afin que les personnes puissent embarquer en sécurité.

*j.* Les embarcations de sauvetage ainsi que les embarcations de secours prescrites à la Règle 27 du présent Chapitre seront desservies par des garants métalliques, ainsi que par des treuils d'un modèle approuvé capables, dans le cas des embarcations de secours, de récupérer rapidement ces embarcations. L'Administration peut, à titre exceptionnel, permettre l'installation de garants en cordage de manille ou en tout autre matériau approuvé avec ou sans treuil (à l'exception toutefois des embarcations de secours qui doivent être desservies par des treuils capables de récupérer rapidement ces embarcations) lorsqu'elle estime que les garants en cordage de manille ou les garants en tout autre matériau approuvé sont suffisants.

*k.* Deux tireveilles au moins doivent être fixés à l'extrémité du bossoir; les garants et les tireveilles doivent être assez longs pour atteindre l'eau lorsque le navire est à son tirant d'eau le plus faible en eau de mer et avec une bande de 15 degrés. Les poulies inférieures doivent être munies d'un anneau ou d'une maille allongée disposée pour être passée dans les crocs de suspente, à moins que ne soit installé un dispositif d'échappement d'un modèle approuvé.

*l.* Lorsqu'un dispositif mécanique est employé pour récupérer les embarcations de sauvetage, il doit être complété par une commande à main efficace. Lorsque les embarcations sont récupérées au moyen de garants à commande mécanique, des dispositifs de sécurité doivent être prévus afin d'arrêter automatiquement le moteur avant que les bossoirs ne viennent frapper les butoirs et éviter ainsi d'imposer des contraintes excessives aux garants métalliques et aux bossoirs.

*m.* Les embarcations de sauvetage attachées aux bossoirs doivent avoir leurs palans prêts à être utilisés et des dispositions doivent être prises pour que les embarcations soient rapidement libérées des palans sans qu'il soit nécessaire que cette manœuvre soit simultanée pour les deux palans. Les points d'attache des embarcations de sauvetage aux palans doivent être placés à une hauteur au-dessus du plat-bord permettant d'assurer la stabilité des embarcations lorsqu'elles sont mises à l'eau.

*n.* (i) Sur les navires à passagers effectuant des voyages internationaux qui ne sont pas des voyages internationaux courts et qui sont munis d'embarcations et de radeaux de sauvetage, conformément aux dispositions de l'alinéa *b* (i) de la Règle 27 du présent Chapitre, des dispositifs approuvés de mise à l'eau doivent être prévus pour le nombre de radeaux qui, ajouté à celui des embarcations de sauvetage, est requis à ce même alinéa pour recevoir toutes les personnes présentes à bord.

Ces dispositifs devront être en nombre suffisant, de l'avis de l'Administration, pour mettre à l'eau en 30 minutes au plus, par temps calme, les radeaux chargés du nombre de personnes qu'ils sont autorisés à transporter. Les dispositifs ainsi approuvés doivent, dans la mesure du possible, être répartis également de chaque côté du navire et il ne peut y avoir moins d'un dispositif de chaque côté. Il n'est toutefois pas nécessaire de prévoir de dispositifs de ce genre pour les radeaux supplémentaires visés par l'alinéa *b* (ii) de la Règle 27 du présent Chapitre pour 25 pour cent de toutes les personnes à bord, mais tout radeau embarqué conformément aux dispositions de ce même alinéa doit, lorsqu'un dispositif approuvé de mise à l'eau est installé sur le navire, être d'un type susceptible d'être mis à l'eau au moyen de ce dispositif.

- (ii) Sur les navires à passagers effectuant des voyages internationaux courts, le nombre prévu de dispositifs approuvés de mise à l'eau devra être laissé à la discrétion de l'Administration. Le nombre de radeaux de sauvetage prévus pour chacun de ces dispositifs ne sera pas supérieur au nombre de radeaux chargés du nombre de personnes qu'il sont autorisés à transporter qui, de l'avis de l'Administration, peuvent être mis à l'eau en 30 minutes au plus, par temps calme, au moyen de ces dispositifs.

### Règle 30

#### **Eclairage des ponts, embarcations de sauvetage, radeaux de sauvetage, etc.**

*a.* Un éclairage électrique ou autre, suffisant pour satisfaire aux exigences de la sécurité, doit être prévu dans les diverses parties d'un navire à passagers et particulièrement sur les ponts où se trouvent les embarcations de sauvetage. La source autonome de secours du groupe électrique prescrite par la Règle 25 du Chapitre II doit être capable d'alimenter, des cas échéants, les appareils de cet éclairage ainsi que ceux des éclairages prescrits aux alinéas *a* (ii), *b* (ii) et *b* (iii) de la Règle 19 du présent Chapitre.

*b.* La sortie de chaque tranche principale de cloisonnement occupée par les passagers ou l'équipage doit être éclairée en permanence par une lampe de secours. L'alimentation de ces lampes de secours doit pouvoir être fournie par la source autonome de secours visée au paragraphe *a* de la présente Règle en cas d'arrêt de la source principale d'éclairage du navire.

### Règle 31

#### **Personnel des embarcations et des radeaux de sauvetage**

*a.* Un officier de pont ou un canotier breveté doit être chargé de chaque embarcation de sauvetage et il lui sera également désigné un suppléant. Celui qui est chargé d'une embarcation doit avoir la liste de son personnel et s'as-

surer que les hommes placés sous ses ordres sont au courant de leurs diverses fonctions.

*b.* A toute embarcation de sauvetage à moteur doit être affecté un homme sachant conduire le moteur.

*c.* Un homme capable de faire fonctionner l'installation radiotélégraphique et le projecteur doit être affecté à chaque embarcation de sauvetage comportant ces appareils.

*d.* Un homme entraîné au maniement et à la manœuvre des radeaux de sauvetage doit être affecté à chacun des radeaux embarquées, excepté lorsque sur les navires à passagers effectuant des voyages internationaux courts, l'Administration estime que ce n'est pas possible.

### Règle 32

#### Canotiers brevetés

*a.* Sur tout navire à passagers il doit y avoir pour chaque embarcation, mise à bord conformément aux prescriptions du présent Chapitre, un nombre de canotiers au moins égal à celui qui est prévu au tableau ci-après :

Nombres de personnes prévues par embarcation	Le nombre minimum de canotiers brevetés doit être
Moins de 41 personnes .....	2
De 41 à 61 personnes .....	3
De 62 à 85 personnes .....	4
Au-dessus de 85 personnes .....	5

*b.* La désignation pour chaque embarcation de sauvetage des canotiers brevetés est laissée à la discrétion du capitaine.

*c.* Le certificat d'aptitude de canotier breveté est délivré sous l'autorité de l'Administration. Pour obtenir ce certificat, le candidat doit prouver qu'il a été entraîné à toutes les manœuvres relatives à la mise à l'eau des embarcations et autres matériels de sauvetage ainsi qu'à l'usage des avirons, et des dispositifs de propulsion mécanique; qu'il connaît bien les manœuvres des embarcations elles-mêmes et des autres matériels de sauvetage; et en outre qu'il est capable de comprendre les ordres relatifs à toutes les catégories de matériels de sauvetage et de les exécuter.

### Règle 33

#### Engins flottants

*a.* Un type d'engin flottant ne peut être approuvé s'il ne satisfait aux conditions suivantes:

- (i) Il doit avoir des dimensions et une résistance telles qu'il puisse être jeté dans l'eau sans dommage de l'endroit où il est arrimé.
- (ii) Il ne sera pas d'un poids supérieur à 180 kilos (ou 400 livres anglaises) à moins que des dispositifs appropriés ne soient installés à la satisfaction de l'Administration afin d'en permettre la mise à l'eau sans qu'il y ait besoin de le soulever à la main.
- (iii) Il doit être de matière et de construction approuvées.
- (iv) Il doit être utilisable et stable, quelle que soit la face sur laquelle il flotte.
- (v) Les caissons à air ou les flotteurs équivalents doivent être placés aussi près que possible des côtés de l'engin et il ne faut pas que la flottabilité de cet engin dépende d'une insufflation préalable.
- (vi) Il sera muni d'une bosse et d'une filière en guirlande solidement attachée autour de la paroi extérieure.

b. Le nombre de personnes pour lesquelles un engin flottant est autorisé doit être le plus petit des deux nombres obtenus en divisant:

- (i) le nombre de kilogrammes de fer qu'il est capable de supporter en eau douce par 14,5 (ou le nombre de livres anglaises par 32); ou
- (ii) le périmètre de l'engin, exprimé en centimètres, par 30,5.

### Règle 34

#### Nombre de bouées de sauvetage

Le nombre minimum de bouées de sauvetage dont il faut munir les navires à passagers est fixé par le tableau suivant:

Longueur du navire en mètres	Nombre minimum de bouées
Au-dessous de 61 .....	8
61 et au-dessous de 122 .....	12
122 et au-dessous de 183 .....	18
183 et au-dessous de 244 .....	24
244 et au-dessus .....	30
Longueur du navire en pieds	Nombre minimum de bouées
Au-dessous de 200 .....	8
200 et au-dessous de 400 .....	12
400 et au-dessous de 600 .....	18
600 et au-dessous de 800 .....	24
800 et au-dessus .....	30

*Partie C***Navires de charge seulement****Règle 35****Nombre et capacité des embarcations et radeaux de sauvetage**

- a. (i) Tout navire de charge, excepté les navires-citernes d'une jauge brute égale ou supérieure à 1.600 tonneaux, les navires employés comme navires-usines dans la pêche à la baleine, la transformation ou la mise en conserve des produits de la pêche et les navires affectés au transport des personnes employées dans ces industries, doit avoir de chaque bord des embarcations de sauvetage d'une capacité totale telle qu'elles puissent recevoir toutes les personnes présentes à bord; il doit en outre y avoir à bord des radeaux de sauvetage pouvant recevoir la moitié du nombre total de ces personnes.

Toutefois, il est entendu que, dans le cas de navires de charge effectuant des voyages internationaux entre des pays limitrophes très voisins, si l'Administration est convaincue que les conditions du voyage sont telles qu'elles rendent le transport obligatoire des radeaux mentionnés au paragraphe précédent déraisonnable ou inutile, elle peut exempter de cette obligation certains navires ou certaines catégories de navires.

- (ii) Tout navire-citerne d'une jauge brute égale ou supérieure à 1.600 tonneaux doit avoir, de chaque bord, des embarcations de sauvetage d'une capacité telle qu'elles puissent recevoir toutes les personnes présentes à bord.

- b. (i) Tout navire employé comme navire-usine dans la pêche à la baleine, tout navire employé à la transformation ou à la mise en conserve des produits de la pêche et tout navire affecté au transport des personnes employées dans ces industries doit avoir:

1. De chaque bord, des embarcations de sauvetage d'une capacité telle qu'elles puissent recevoir la moitié du nombre total des personnes présentes à bord.

L'Administration peut toutefois autoriser le remplacement des embarcations de sauvetage par des radeaux de sauvetage de même capacité globale, dans des conditions telles qu'il y ait toujours, de chaque bord, un nombre d'embarcations de sauvetage suffisant pour 37½ pour cent des personnes présentes à bord.

2. Des radeaux de sauvetage ayant une capacité totale telle qu'ils puissent recevoir la moitié du nombre total des personnes présentes à bord.

Toutefois, lorsque, dans le cas de navires-usines employés à la transformation ou à la mise en conserve des produits de la pêche, il n'est pratiquement pas possible de transporter des embarcations de sauvetage qui satisfassent pleinement aux prescriptions du présent Chapitre relatives aux embarcations de sauvetage, ces navires doivent être autorisés à transporter en remplacement d'autres embarcations; ces embarcations doivent toutefois avoir un nombre de places au moins égal à celui prescrit par la présente Règle et une flottabilité et un armement au moins égaux à ceux prescrits au présent Chapitre pour les embarcations de sauvetage.

- (ii) Tout navire employé comme navire-usine dans la pêche à la baleine, tout navire-usine employé à la transformation ou à la mise en conserve des produits de la pêche et tout navire affecté au transport des personnes employées dans ces industries, doit avoir à bord deux embarcations — une de chaque bord — pour les cas d'urgence. Ces embarcations doivent être d'un type approuvé et doivent avoir au moins 8,50 mètres (ou 28 pieds) de longueur. Elles peuvent être comptées aux fins du présent paragraphe à condition qu'elles satisfassent pleinement aux prescriptions du présent Chapitre relatives aux embarcations de sauvetage; elles peuvent également être comptées aux fins de la Règle 8, à condition qu'elles satisfassent en outre, aux prescriptions de la Règle 9 et, le cas échéant, de la Règle 14 du présent Chapitre. Elles doivent être tenues prêtes à être utilisées immédiatement lorsque le navire est en mer. Lorsque des navires satisfont aux prescriptions de la Règle 36 *g* au moyen de dispositifs fixés sur les côtés des embarcations de sauvetage, ces dispositifs ne seront pas exigés pour les deux embarcations mises à bord en application de la présente Règle.

c. Tout navire-citerne d'une jauge brute égale ou supérieure à 3.000 tonneaux doit avoir à bord au moins quatre embarcations de sauvetage, dont deux seront à l'arrière et deux au milieu du navire; toutefois sur les navires-citernes dépourvus de superstructures centrales, toutes les embarcations doivent être placées à l'arrière.

Toutefois, lorsque sur les navires-citernes dépourvus de superstructures centrales, il n'est pratiquement pas possible de placer quatre embarcations à l'arrière, l'Administration peut autoriser une solution de remplacement consistant à placer une embarcation de chaque côté de l'arrière du navire à condition que:

- (i) chacune de ces embarcations ne dépasse pas 8 mètres (ou 26 pieds) de long;
- (ii) chacune de ces embarcations soit installée aussi à l'avant que possible et au moins de façon telle que la partie arrière de l'embarcation soit située par rapport à l'avant de l'hélice à une distance d'une fois et demie la longueur de l'embarcation;

- (iii) chacune de ces embarcations soit installée aussi près du niveau de la mer qu'il est prudent et pratiquement possible;
- (iv) que le navire transporte en outre des radeaux pouvant recevoir au moins la moitié du nombre total des personnes présentes à bord.

### Règle 36

#### **Bossoirs et dispositifs de mise à l'eau**

a. Sur les navires de charge, les embarcations et radeaux de sauvetage doivent être disposés à la satisfaction de l'Administration.

b. Toutes les embarcations de sauvetage doivent être attachées à des jeux séparés de bossoirs.

c. Les embarcations et les radeaux de sauvetage qui doivent être munis de dispositifs approuvés de mise à l'eau ne doivent pas être placés à l'extrême avant du navire. Ces embarcations de sauvetage et radeaux doivent être disposés de telle manière qu'ils puissent être mis à l'eau avec sécurité, compte tenu, en particulier, d'une zone de sécurité relative à l'hélice et aux formes arrière du navire.

d. Les bossoirs doivent être d'un type approuvé et disposés d'une manière convenable à la satisfaction de l'Administration.

e. Sur les navires-citernes d'une jauge brute égale ou supérieure à 1.600 tonneaux, les navires employés comme navires-usines dans la pêche à la baleine, à la transformation ou à la mise en conserve des produits de la pêche et les navires affectés au transport des personnes employées dans ces industries, les bossoirs doivent être du type à gravité. Sur les autres navires, les bossoirs doivent être:

- (i) du type oscillant ou du type à gravité pour la manœuvre des embarcations de sauvetage d'un poids ne dépassant pas 2.300 kilos (ou 2¼ tonnes anglaises) dans leur état de mise à l'eau sans passagers;
- (ii) du type à gravité pour la manœuvre des embarcations de sauvetage d'un poids supérieur à 2.300 kilos (ou 2¼ tonnes anglaises) dans leur état de mise à l'eau sans passagers.

f. Les bossoirs, garants, poulies et autres appareils doivent avoir une résistance suffisante pour que les embarcations de sauvetage puissent être parées avec l'équipage d'amenage, puis mises à l'eau en toute sécurité d'un bord quelconque avec leur complet chargement de personnes et d'armement même si le navire a une bande à 15 degrés et un angle d'assiette de 10 degrés.

g. Des patins ou autres moyens appropriés doivent être prévus pour faciliter la mise à l'eau des embarcations malgré une bande de 15 degrés.

h. Des dispositions doivent être prises pour amener les embarcations de sauvetage contre le flanc du navire et les y maintenir afin que les personnes puissent embarquer avec sécurité.

*i.* Les embarcations de sauvetage, y compris les embarcations de secours prescrites par l'alinéa *b* (ii) de la Règle 35 du présent Chapitre, doivent être desservies par des garants métalliques ainsi que par des treuils d'un modèle approuvé qui doivent, le cas échéant, être capables de récupérer les embarcations de secours. A titre exceptionnel, l'Administration peut permettre l'installation de garants en cordage de manille ou en tout autre matériau approuvé par elle, avec ou sans treuils (les embarcations de secours doivent toutefois être desservies par des treuils permettant leur rapide récupération) quand elle estime que des garants en cordage de manille ou en tout autre matériau approuvé par elle sont suffisants.

*j.* Au moins deux tireveilles doivent être attachés aux extrémités des bossoirs; les garants et les tireveilles doivent être assez longs pour atteindre l'eau lorsque le navire est à son tirant d'eau minimum à la mer et a une bande de 15 degrés d'un bord quelconque. Les poulies inférieures doivent être munies d'un anneau ou d'une maille allongée disposés pour être passés dans les crocs de suspente, à moins que ne soit installé un dispositif d'échappement d'un modèle approuvé.

*k.* Lorsque des dispositifs mécaniques de récupération des embarcations de sauvetage actionnés par des moteurs sont installés, un dispositif manuel efficace doit également être prévu. Lorsque les embarcations sont récupérées au moyen de garants à commande mécanique des dispositifs de sécurité doivent être prévus afin d'arrêter automatiquement le moteur avant que les bossoirs ne viennent frapper les butoirs et éviter ainsi d'imposer des contraintes excessives aux garants métalliques et aux bossoirs.

*l.* Les embarcations de sauvetage attachées aux bossoirs doivent avoir leurs palans prêts à être utilisés et des dispositions doivent être prises pour que les embarcations de sauvetage soient rapidement libérées des palans, sans qu'il soit nécessaire que cette manœuvre soit simultanée pour les deux palans. Les points d'attache des embarcations de sauvetage aux palans doivent être à une hauteur suffisante au-dessus du plat-bord pour assurer la stabilité des embarcations pendant la manœuvre de mise à l'eau.

*m.* Sur les navires utilisés comme navires-usines dans la pêche à la baleine, les navires-usines employés à la transformation ou à la mise en conserve des produits de la pêche et les navires affectés au transport des personnes employées dans ces industries, qui sont munis d'embarcations et de radeaux de sauvetage conformes à l'alinéa (i) 2 du paragraphe *b* de la Règle 35 du présent Chapitre, il n'est pas nécessaire de prévoir des dispositifs de mise à l'eau approuvés pour les radeaux de sauvetage; des dispositifs de ce genre, en nombre suffisant de l'avis de l'Administration, doivent être prévus pour que les radeaux embarqués conformément à l'alinéa (i) 1 dudit paragraphe, puissent être mis à l'eau en 30 minutes au plus, par mer calme, chargés du nombre de personnes qu'ils sont autorisés à recevoir. Les dispositifs de mise à l'eau approuvés ainsi prévus doivent, dans toute la mesure du possible, être répartis également de chaque

côté du navire. Tout radeau de sauvetage embarqué sur un navire devant être muni d'un dispositif approuvé de mise à l'eau doit être d'un type susceptible d'être mis à l'eau au moyen de ce dispositif.

### Règle 37

#### Nombre de bouées de sauvetage

On doit mettre à bord au moins huit bouées de sauvetage d'un type qui satisfasse aux exigences de la Règle 21 du présent Chapitre.

### Règle 38

#### Eclairage de secours sur les navires de charge

L'éclairage prescrit aux alinéas *a* (ii), *b* (ii) et *b* (iii) de la Règle 19 du présent Chapitre doit pouvoir être fourni pendant au moins trois heures par la source d'énergie de secours prescrite par la Règle 26 du Chapitre II. Sur les navires de 1.600 tonneaux de jauge brute et au-dessus, l'Administration doit prendre des mesures pour assurer l'éclairage des coursives, échelles et sorties de manière que toutes les personnes à bord puissent facilement accéder à tous les postes de mise à l'eau et arrimage des engins de sauvetage.

## CHAPITRE IV

# Radiotélégraphie et Radiotéléphonie

### Partie A

#### Application et définitions

### Règle 1

#### Application

*a.* Sauf disposition expresse contraire, le présent Chapitre s'applique à tous les navires visés par les présentes Règles.

*b.* Le présent Chapitre ne s'applique pas aux navires soumis par ailleurs aux dispositions des présentes Règles lorsque ces navires naviguent dans les eaux des Grands Lacs de l'Amérique du Nord et les eaux tributaires et communicantes jusqu'à la limite Est constituée par la sortie inférieure de l'écluse St-Lambert à Montréal, dans la province de Québec, Canada <sup>1)</sup>.

<sup>1)</sup> Ces navires sont soumis pour les besoins de la sécurité à des prescriptions spéciales concernant la radioélectricité. Ces prescriptions sont actuellement contenues dans l'Accord entre le Canada et les Etats-Unis d'Amérique, de 1952, intitulé: «Sécurité sur les Grands Lacs par la Radio.»

c. Aucune disposition de ce Chapitre ne pourra empêcher un navire ou un engin de sauvetage en détresse d'employer tous les moyens disponibles pour attirer l'attention, signaler sa position et obtenir du secours.

## Règle 2

### Termes et définitions

Pour l'application du présent Chapitre, les expressions suivantes ont les significations ci-dessous. Toutes les autres expressions utilisées dans le présent Chapitre et qui sont également définies dans le Règlement des Radiocommunications ont les significations dudit Règlement :

- a. L'expression «Règlement des Radiocommunications» désigne le Règlement des Radiocommunications annexé, ou considéré comme annexé, à la plus récente Convention internationale des Télécommunications en vigueur à un moment donné.
- b. L'expression «Auto-alarme radiotélégraphique» désigne un récepteur automatique d'alarme qui est déclenché par le signal d'alarme radiotélégraphique, et qui aura été approuvé.
- c. L'expression «Officier radioélectricien» désigne une personne possédant au moins un certificat d'opérateur radiotélégraphiste de première ou de deuxième classe, conforme au Règlement des Radiocommunications, et qui exerce ses fonctions à bord d'un navire muni d'une station radiotélégraphique en application des dispositions de la Règle 3 ou de la Règle 4 du présent Chapitre.
- d. L'expression «Opérateur radiotéléphoniste» désigne une personne titulaire d'un certificat conforme aux dispositions du Règlement des Radiocommunications.
- e. L'expression «Installation existante» désigne:
  - (i) une installation entièrement mise en place à bord d'un navire avant la date d'entrée en vigueur de la présente Convention, quelle que soit la date à laquelle prend effet l'acceptation donnée par l'Administration intéressée;
  - (ii) une installation partiellement mise en place à bord d'un navire avant la date d'entrée en vigueur de la présente Convention et dont le complément consiste en éléments installés en remplacement d'éléments identiques, ou en éléments conformes aux prescriptions du présent Chapitre.
- f. L'expression «Installation nouvelle» désigne toute installation autre qu'une installation existante.

### Règle 3

#### Station radiotélégraphique

Les navires à passagers, quelle que soit leur dimension, et les navires de charge d'une jauge brute égale ou supérieure à 1.600 tonneaux doivent, à moins qu'ils n'en soient exemptés par la Règle 5 du présent Chapitre, être pourvus d'une station radiotélégraphique conforme aux dispositions des Règles 8 et 9 du présent Chapitre.

### Règle 4

#### Station radiotéléphonique

Les navires de charge d'une jauge brute égale ou supérieure à 300 tonneaux, mais inférieure à 1.600 tonneaux, à moins d'être pourvus d'une station radiotélégraphique conforme aux dispositions des Règles 8 et 9 du présent Chapitre, doivent, s'ils n'en sont pas exemptés aux termes de la Règle 5 du présent Chapitre, être pourvus d'une station radiotéléphonique conforme aux dispositions des Règles 14 et 15 du présent Chapitre.

### Règle 5

#### Exemptions des prescriptions des Règles 3 et 4

*a.* Les Gouvernements contractants estiment qu'il est particulièrement indiqué de ne pas s'écarter de l'application des Règles 3 et 4 du présent Chapitre; cependant l'Administration peut accorder à titre individuel à certains navires à passagers et à certains navires de charge des exemptions de caractère partiel ou conditionnel, ou l'un et l'autre, ou même une exemption totale des prescriptions des Règles 3 ou 4 du présent Chapitre.

*b.* Les exemptions autorisées au paragraphe *a* de la présente Règle ne doivent être accordées qu'à des navires effectuant un voyage au cours duquel la distance maximum à laquelle ils s'éloignent de la côte, la longueur du voyage, l'absence des risques habituels de la navigation et autres conditions affectant la sécurité sont telles que l'application intégrale de la Règle 3 ou de la Règle 4 du présent Chapitre n'est ni raisonnable ni nécessaire. Pour décider si elles accorderont ou non des exemptions à titre individuel à des navires, les Administrations doivent considérer les conséquences que ces exemptions peuvent avoir sur l'efficacité générale du service de détresse pour la sécurité des autres navires. Il convient que les Administrations ne perdent pas de vue qu'il est souhaitable de prescrire l'installation d'une station radiotéléphonique conforme aux Règles 14 et 15 du présent Chapitre comme condition de l'octroi à un navire d'une exemption des dispositions de la Règle 3 du présent Chapitre.

*c.* Chaque Administration doit soumettre à l'Organisation, dès que possible après le 1<sup>er</sup> janvier de chaque année, un rapport indiquant toutes les exemptions accordées en vertu des paragraphes *a* et *b* de la présente Règle au cours de l'année civile précédente et donnant les motifs de ces exemptions.

*Partie B***Services d'écoute****Règle 6****Services d'écoute radiotélégraphique**

a. Tout navire qui, conformément aux dispositions de la Règle 3 ou de la Règle 4 du présent Chapitre, est muni d'une station radiotélégraphique doit avoir à bord, lorsqu'il est à la mer, au moins un officier radioélectricien et, s'il n'est pas muni d'un auto-alarme radiotélégraphique, doit, sous réserve des dispositions du paragraphe *d* de la présente Règle, faire assurer un service d'écoute permanent sur la fréquence radiotélégraphique de détresse par un officier radioélectricien utilisant un casque ou un haut-parleur.

b. Tout navire à passagers qui est muni d'une station radiotélégraphique en vertu de la Règle 3 du présent Chapitre, doit, s'il est muni d'un auto-alarme radiotélégraphique, sous réserve des dispositions figurant au paragraphe *d* de la présente Règle et tant qu'il est à la mer, faire assurer un service d'écoute sur la fréquence radiotélégraphique de détresse par un officier radioélectricien utilisant un casque ou un haut-parleur, dans les conditions suivantes :

- (i) s'il transporte ou est autorisé à transporter jusqu'à 250 passagers, pendant un total d'au moins 8 heures par jour;
  - (ii) s'il transporte ou est autorisé à transporter plus de 250 passagers et s'il effectue un voyage entre deux ports consécutifs dont la durée dépasse 16 heures, pendant un total d'au moins 16 heures par jour. Dans ce cas, le navire doit avoir à bord au moins deux officiers radioélectriciens;
  - (iii) s'il transporte ou est autorisé à transporter plus de 250 passagers et s'il effectue un voyage d'une durée de moins de 16 heures entre deux ports consécutifs, pendant un total d'au moins 8 heures par jour.
- c. (i) Tout navire de charge qui, conformément à la Règle 3 du présent Chapitre, est muni d'une station radiotélégraphique, s'il est pourvu d'un auto-alarme radiotélégraphique, doit, sous réserve des dispositions du paragraphe *d* de la présente Règle et lorsqu'il est à la mer, faire assurer un service d'écoute sur la fréquence radiotélégraphique de détresse par un officier radioélectricien utilisant un casque ou un haut-parleur, pendant un total d'au moins 8 heures par jour. Toutefois, à bord des navires de charge d'une jauge brute égale ou supérieure à 1.600 tonneaux, mais inférieure à 3.500 tonneaux, l'Administration peut autoriser la limitation de l'écoute à un total de 2 heures par jour au moins pendant une période de trois années à compter de la date d'entrée en vigueur de la présente Convention.

- (ii) Tout navire de charge d'une jauge brute égale ou supérieure à 300 tonneaux mais inférieure à 1.600 tonneaux, qui est muni d'une station radiotélégraphique par application de la Règle 4 du présent Chapitre, s'il est pourvu d'un auto-alarme radiotélégraphique, doit, sous réserve des dispositions du paragraphe *d* de la présente Règle et lorsqu'il est à la mer, faire assurer un service d'écoute sur la fréquence radiotélégraphique de détresse par un officier radioélectricien utilisant un casque ou un haut-parleur, pendant les périodes qui pourront être prescrites par l'Administration. Les Administrations doivent néanmoins tenir compte de l'intérêt de prescrire, lorsque c'est possible en pratique, un total d'au moins 8 heures d'écoute par jour.

*d.* Durant les périodes pendant lesquelles, en application de la présente Règle, un officier radioélectricien doit assurer un service d'écoute sur la fréquence radiotélégraphique de détresse, l'officier radioélectricien peut interrompre l'écoute pendant qu'il écoute du trafic sur d'autres fréquences ou accomplit d'autres tâches essentielles relatives au service radioélectrique, mais seulement dans le cas où l'écoute au casque ou au haut-parleur est pratiquement impossible. La veille à l'écoute doit toujours être assurée par un officier radioélectricien utilisant un casque ou un haut-parleur pendant les périodes de silence spécifiées dans le Règlement des Radiocommunications.

*e.* A bord de tous les navires pourvus d'un auto-alarme radiotélégraphique, cet appareil doit, lorsque le navire est à la mer, être mis en service chaque fois qu'il ne sera pas effectué de veille en vertu des paragraphes *b*, *c* ou *d* de la présente Règle et, lorsque cela est possible en pratique, pendant les opérations de radiogoniométrie.

*f.* Il convient que les périodes d'écoute prévues par la présente Règle, y compris celles qui sont fixées par l'Administration, soient observées de préférence aux heures fixées par le Règlement des Radiocommunications pour le service radiotélégraphique.

## Règle 7

### Service d'écoute radiotéléphonique

*a.* Tout navire muni d'une station radiotéléphonique conformément à la Règle 4 du présent Chapitre doit, pour des raisons de sécurité, avoir à bord au moins un opérateur radiotéléphoniste (qui peut être le capitaine, un officier ou un membre de l'équipage ne possédant qu'un certificat de radiotéléphoniste) et doit, sous réserve des dispositions du paragraphe *b* de la présente Règle, faire assurer, lorsqu'il est à la mer, un service d'écoute permanent sur la fréquence radiotéléphonique de détresse, au poste d'où le navire est habituellement dirigé, en utilisant un haut-parleur ou tout autre moyen approprié.

*b.* L'écoute peut être interrompue:

- (i) lorsque l'appareil récepteur est utilisé pour l'écoulement du trafic sur une autre fréquence et qu'il n'existe pas un second récepteur disponible; ou
- (ii) lorsque, de l'avis du capitaine, la situation est telle que le maintien de l'écoute compromettrait la sécurité de la conduite du navire.

Il convient que l'écoute soit cependant assurée, dans la mesure du possible, pendant les périodes de silence spécifiées par le Règlement des Radiocommunications.

### *Partie C*

## **Conditions techniques requises**

### **Règle 8**

#### **Stations radiotélégraphiques**

*a.* La station radiotélégraphique doit être située de telle manière qu'aucun brouillage nuisible provenant d'un bruit extérieur, d'origine mécanique ou autre, n'empêche une réception convenable des signaux radioélectriques. La station doit être située sur le navire aussi haut qu'il est pratiquement possible afin d'assurer la plus grande sécurité possible.

*b.* La cabine de radiotélégraphie doit être de dimensions suffisantes et convenablement ventilée pour permettre le bon fonctionnement des installations radiotélégraphiques principale et de réserve; elle ne doit servir à aucun usage pouvant gêner l'exploitation de la station de radiotélégraphie.

*c.* La cabine d'un au moins des officiers radioélectriciens doit être située aussi près que cela est possible en pratique de la cabine de radiotélégraphie, mais, à bord des navires neufs, ne doit pas être à l'intérieur de celle-ci.

*d.* On doit prévoir entre la cabine de radiotélégraphie et la passerelle et un autre poste, s'il en existe, d'où l'on dirige le navire, une liaison bilatérale efficace pour appeler et converser, qui doit être indépendante du réseau principal de communications du navire.

*e.* L'installation radiotélégraphique doit être placée de telle sorte qu'elle soit protégée de toute perturbation pouvant provenir de l'eau ou des températures extrêmes. Elle doit être facilement accessible pour que l'on puisse l'utiliser immédiatement en cas de détresse et aux fins de réparation.

*f.* On doit prévoir une pendule d'un fonctionnement sûr ayant un cadran d'au moins 12,5 cm. (ou 5 pouces) de diamètre et une aiguille centrale battant la seconde; cette pendule doit indiquer les périodes de silence prescrites pour le service radiotélégraphique par le Règlement des Radiocommunications. Elle doit être solidement fixée dans la cabine de radiotélégraphie de manière que le cadran entier puisse être observé facilement et avec précision par l'officier radioélectricien, de la position de travail radiotélégraphique et de la position d'essai de l'auto-alarmer radiotélégraphique.

*g.* La cabine de radiotélégraphie doit avoir un éclairage de secours d'un fonctionnement sûr, constitué par une lampe électrique installée en permanence de façon à fournir un éclairage satisfaisant des appareils de commande et de contrôle des installations principale et de réserve, ainsi que de la pendule prescrite par le paragraphe *f* de la présente Règle. Dans les installations nouvelles, si cette lampe est alimentée par la source d'énergie de réserve prescrite à l'alinéa (iii) du paragraphe *a* de la Règle 9 du présent Chapitre, elle doit être commandée par des commutateurs «va et vient» placés près de l'entrée principale de la cabine de radiotélégraphie et sur la position de travail radiotélégraphique, à moins que la disposition de la cabine de radiotélégraphie ne le justifie pas. Ces commutateurs doivent être clairement étiquetés pour bien préciser leur usage.

*h.* Une lampe baladeuse électrique, alimentée par la source d'énergie de réserve prescrite par l'alinéa (iii) du paragraphe *a* de la Règle 9 du présent Chapitre et munie d'un câble flexible de longueur convenable, ou une lampe portative autonome, doit être prévue et conservée dans la cabine de radiotélégraphie.

*i.* La station radiotélégraphique doit être pourvue des pièces de rechange, de l'outillage et des appareils de contrôle nécessaires pour maintenir en bonne condition de fonctionnement l'installation radiotélégraphique pendant que le navire est à la mer. L'équipement nécessaire aux mesures doit comprendre un voltmètre pour courants alternatif et continu, et un ohmmètre.

*j.* S'il existe une cabine de radiotélégraphie de secours distincte, elle doit être soumise aux dispositions des paragraphes *d*, *e*, *f*, *g* et *h* de la présente Règle.

## Règle 9

### Installations radiotélégraphiques

*a.* Sauf dispositions expresses contraires de la présente Règle:

- (i) La station radiotélégraphique doit comprendre une installation principale et une installation de réserve, électriquement séparées et électriquement indépendantes l'une de l'autre.
- (ii) L'installation principale doit comprendre un émetteur principal, un récepteur principal et une source principale d'énergie.
- (iii) L'installation de réserve doit comprendre un émetteur de réserve, un récepteur de réserve et une source d'énergie de réserve.
- (iv) Un aérien principal et un aérien de réserve doivent être prévus et installés, étant entendu toutefois que l'Administration peut dispenser tout navire des prescriptions relatives à l'aérien de réserve si elle considère que l'installation de cet aérien n'est ni praticable ni raisonnable. Mais en ce cas, on doit prévoir à bord un aérien de rechange approprié complètement assemblé pouvant être immédiatement mis en

place. De plus, il doit y avoir à bord dans tous les cas du câble d'antenne et des isolateurs en quantité suffisante pour permettre l'installation d'un aérien convenable.

Si l'aérien principal est suspendu entre des supports sujets à des vibrations, il doit être correctement protégé d'une rupture.

b. Dans les installations des navires de charge (à l'exception des installations des navires de charge d'une jauge brute égale ou supérieure à 1.600 tonnes mises en place le 19 novembre 1952 ou après cette date), si l'émetteur principal remplit toutes les conditions requises pour l'émetteur de réserve, ce dernier n'est pas obligatoire.

c. (i) L'émetteur principal et l'émetteur de réserve doivent pouvoir être connectés rapidement et accordés avec l'aérien principal et avec l'aérien de réserve, s'il en existe un.

(ii) Le récepteur principal et le récepteur de réserve doivent pouvoir être connectés rapidement avec tout aérien avec lequel ils doivent être utilisés.

d. Tous les éléments de l'installation de réserve doivent être placés sur le navire aussi haut que cela est possible en pratique pour assurer le maximum de sécurité.

e. L'émetteur principal et l'émetteur de réserve doivent pouvoir émettre sur la fréquence radiotélégraphique de détresse en utilisant une classe d'émission assignée par le Règlement des Radiocommunications pour cette fréquence. De plus, l'émetteur principal doit pouvoir émettre sur deux au moins des fréquences et utiliser une classe d'émission qui, conformément au Règlement des Radiocommunications, peuvent être utilisées pour la transmission des messages intéressant la sécurité, dans la bande de 405 kHz à 535 kHz. L'émetteur de réserve peut être un émetteur de secours, tel que le Règlement des Radiocommunications le définit et en détermine les limites d'emploi.

f. L'émetteur principal et l'émetteur de réserve doivent, si l'émission modulée est prescrite par le Règlement des Radiocommunications, avoir un taux de modulation d'au moins 70 pour cent et une fréquence de modulation comprise entre 450 et 1.350 kHz.

g. L'émetteur principal et l'émetteur de réserve doivent, lorsqu'ils sont connectés à l'aérien principal, avoir une portée normale minimale telle qu'elle est spécifiée ci-dessous, c'est-à-dire qu'ils doivent pouvoir transmettre des signaux clairement perceptibles de navire à navire aux distances spécifiées, de jour et dans des conditions et circonstances normales <sup>1)</sup>. (Des signaux clairement perceptibles doivent normalement pouvoir être reçus si la valeur efficace de l'intensité de champ au récepteur est au moins de 50 microvolts par mètre).

<sup>1)</sup> En l'absence d'une mesure directe de l'intensité de champ, les données suivantes peuvent servir de guide pour déterminer approximativement la portée normale:

Portée normale en milles marins	Mètres ampères <sup>1)</sup>	Puissance totale dans l'aérien (watts) <sup>2)</sup>
200	128	200
175	102	125
150	76	71
125	58	41
100	45	25
75	34	14

<sup>1)</sup> Ce nombre représente le produit de la hauteur maximum, exprimée en mètres, de l'aérien au-dessus de la ligne de charge maximum par le courant de l'aérien exprimé en ampères (valeur efficace).

Les valeurs données dans la table (colonne 2) correspondent à une valeur moyenne du rapport:

$$\frac{\text{hauteur effective d'aérien}}{\text{hauteur maximum d'aérien}} = 0,47$$

Ce rapport varie avec les conditions locales de l'aérien et peut être compris entre 0,3 et 0,7 environ.

<sup>2)</sup> Les valeurs données par le tableau (colonne 3) correspondent à une valeur moyenne du rapport:

$$\frac{\text{puissance rayonnée par l'aérien}}{\text{puissance totale dans l'aérien}} = 0,08$$

Ce rapport varie considérablement suivant les valeurs de la hauteur effective et de la résistance de l'aérien.

	Portée minimum normale en milles marins	
	Emetteur principal	Emetteur de réserve
Tous navires à passagers, et navires de charge de 1.600 tonneaux et au-dessus .....	150	100
Navires de charge de moins de 1.600 tonneaux .....	100	75

- h.* (i) Le récepteur principal et le récepteur de réserve doivent pouvoir recevoir sur la fréquence radiotélégraphique de détresse et dans la classe d'émission assignée par le Règlement des Radiocommunications pour cette fréquence.
- (ii) En outre, le récepteur principal doit pouvoir recevoir sur les fréquences et dans les classes d'émissions utilisées pour la transmission des signaux horaires, des messages météorologiques et de toutes autres communications relatives à la sécurité de la navigation que l'Administration peut considérer comme nécessaires.
- (iii) Pendant une période n'excédant pas cinq ans à compter de la date d'entrée en vigueur de la présente Convention, le récepteur de l'auto-alarne radiotélégraphique peut tenir lieu de récepteur de réserve, s'il

est capable de donner des signaux efficaces dans les écouteurs ou dans le haut-parleur auxquels il est connecté à cet effet. Dans ce cas, il doit être alimenté par la source d'énergie de réserve.

*i.* Le récepteur principal doit avoir une sensibilité suffisante pour donner des signaux dans les écouteurs ou dans un haut-parleur, même lorsque la tension à l'entrée du récepteur n'est que de 50 microvolts. Le récepteur de réserve doit, sauf dans les cas où le récepteur de l'auto-alarme radiotélégraphique est utilisé à cet effet, avoir une sensibilité suffisante pour donner de tels signaux même lorsque la tension à l'entrée du récepteur n'est que de 100 microvolts.

*j.* Une source d'énergie électrique, suffisante pour faire fonctionner l'installation principale à la portée normale requise par le paragraphe *g* de la présente Règle, aussi bien que pour charger toutes les batteries d'accumulateurs faisant partie de la station radiotélégraphique, doit être disponible à tout moment pendant que le navire est à la mer. La tension d'alimentation de l'installation principale doit, dans le cas des navires neufs, être maintenue à  $\pm 10$  pour cent de la tension normale. Dans le cas des navires existants, la tension doit être maintenue aussi près que possible de la tension normale et, si cela est possible en pratique, à  $\pm 10$  pour cent.

*k.* L'installation de réserve doit être munie d'une source d'énergie indépendante de celle de la puissance propulsive du navire et de son réseau électrique. L'Administration peut différer l'application de la prescription relative à une source d'énergie de réserve pendant une période ne dépassant pas trois ans à compter de la date d'entrée en vigueur de la présente Convention, dans le cas des installations existantes à bord des navires de charge d'une jauge brute égale ou supérieure à 500 tonneaux mais inférieure à 1.600 tonneaux qui, avant la date de l'entrée en vigueur de la Convention, n'étaient pas assujetties à la prescription relative à une source d'énergie de réserve.

*l.* La source d'énergie de réserve doit être constituée de préférence par des batteries d'accumulateurs pouvant se charger sur le réseau électrique du navire, et doit en toutes circonstances pouvoir être mise en marche rapidement et faire fonctionner l'émetteur et le récepteur de réserve dans des conditions normales d'exploitation, pendant au moins six heures consécutives, et, en outre, satisfaire à toutes les autres charges supplémentaires mentionnées dans les paragraphes *m* et *n* de la présente Règle<sup>1)</sup>.

*m.* La source d'énergie de réserve doit être utilisée pour alimenter l'installation de réserve et le dispositif de manipulation automatique du signal d'alarme spécifié au paragraphe *r* de la présente Règle, s'il est électrique.

<sup>1)</sup> En vue de déterminer la quantité d'électricité que doit fournir la source d'énergie de réserve, la formule suivante est recommandée à titre indicatif:

$\frac{1}{2}$  de la consommation de courant de l'émetteur, manipulateur baissé (signal)  
 +  $\frac{1}{2}$  de la consommation de courant de l'émetteur, manipulateur levé (intervalle)  
 + la consommation de courant du récepteur et des autres circuits reliés à la source d'énergie de réserve.

La source d'énergie de réserve peut également être utilisée pour alimenter:

- (i) l'auto-alarme radiotélégraphique,
- (ii) l'éclairage de secours spécifié au paragraphe *g* de la Règle 8 du présent Chapitre.
- (iii) le radiogoniomètre,
- (iv) tout dispositif, prescrit par le Règlement des Radiocommunications, permettant le passage de l'émission à la réception et vice-versa.

Sous réserve des dispositions du paragraphe *n* de la présente Règle, la source d'énergie de réserve ne doit pas être utilisée à d'autres fins que celles spécifiées dans le présent paragraphe.

*n.* Nonobstant les prescriptions du paragraphe *m* de la présente Règle, l'Administration peut, en ce qui concerne les navires de charge, autoriser l'usage de la source d'énergie de réserve pour alimenter un petit nombre de circuits de secours de faible puissance entièrement localisés à la partie supérieure du navire, tels que l'éclairage de secours sur le pont des embarcations, à la condition que ces circuits puissent être facilement coupés, si nécessaire, et que la source d'énergie ait une capacité suffisante pour satisfaire à ces charges supplémentaires.

*o.* La source d'énergie de réserve et son tableau de distribution doivent être placés sur le navire aussi haut que cela est possible en pratique et être facilement accessibles à l'officier radioélectricien. Le tableau de distribution doit, quand cela est possible, être placé dans une cabine de radiotélégraphie; sinon il doit être muni d'un dispositif d'éclairage.

*p.* Pendant que le navire est à la mer, les batteries d'accumulateurs, qu'elles fassent partie de l'installation principale ou de l'installation de réserve, doivent être chaque jour amenées à leur pleine charge normale.

*q.* Toutes dispositions utiles doivent être prises pour éliminer autant que possible les causes de brouillage radioélectrique provenant des appareils électriques et des autres appareils à bord et pour supprimer ce brouillage. Si nécessaire, des dispositions doivent être prises pour s'assurer que les aériens reliés à des postes récepteurs de radiodiffusion ne compromettent pas, par des brouillages, le fonctionnement efficace et correct de l'installation radiotélégraphique. Cette prescription doit faire l'objet d'une attention particulière dans la construction des navires neufs.

*r.* Pour émettre le signal d'alarme radiotélégraphique, on doit prévoir, outre un moyen de manipulation manuelle, un dispositif de manipulation automatique capable de manipuler les émetteurs principal et de réserve. Le dispositif doit pouvoir être débranché à tout moment pour permettre la manipulation manuelle immédiate. Si ce dispositif de manipulation est électrique, il doit pouvoir fonctionner sur la source d'énergie de réserve.

*s.* Pendant que le navire est à la mer, l'émetteur de réserve, s'il n'est pas utilisé pour les communications, doit être essayé chaque jour sur une antenne

fictive convenable, et une fois au moins pendant chaque voyage sur l'aérien de réserve, s'il est monté. La source d'énergie de réserve doit aussi être essayée chaque jour.

t. Tous les appareils constituant l'installation radiotélégraphique doivent être d'un fonctionnement sûr et d'une construction en permettant facilement l'accès aux fins d'entretien.

u. Nonobstant les prescriptions de la Règle 4 du présent Chapitre, l'Administration peut, en ce qui concerne les navires de charge de moins de 1.600 tonneaux de jauge brute, admettre des atténuations à la Règle 8 du présent Chapitre et à la présente Règle, pourvu qu'en aucun cas la qualité de la station radiotélégraphique ne puisse être inférieure au niveau exigé par les Règles 14 et 15 du présent Chapitre pour les stations radiotéléphoniques dans la mesure où ces Règles sont applicables. En particulier, dans le cas des navires de charge d'une jauge brute égale ou supérieure à 300 tonneaux mais inférieure à 500 tonneaux, l'Administration peut ne pas exiger:

- (i) un récepteur de réserve;
- (ii) une source d'énergie de réserve dans les installations existantes;
- (iii) la protection de l'aérien principal contre une rupture due aux vibrations;
- (iv) un moyen de communication entre la station radiotélégraphique et la passerelle, indépendant du réseau général de communications du navire;
- (v) une portée supérieure à 75 milles pour l'émetteur.

## Règle 10

### Auto-alarmes radiotélégraphiques

a. Tout auto-alarme radiotélégraphique mis en place après la date d'entrée en vigueur de la présente Convention doit répondre aux conditions minima suivantes:

- (i) En l'absence de brouillage de toute nature, il doit pouvoir être mis en action, sans réglage manuel, par tout signal radiotélégraphique transmis sur la fréquence radiotélégraphique de détresse par une station côtière, un émetteur de secours de navire ou d'engin de sauvetage fonctionnant conformément au Règlement des Radiocommunications, pourvu que la tension du signal à l'entrée du récepteur soit supérieure à 100 microvolts et inférieure à 1 volt.
- (ii) En l'absence de brouillage de toute nature, il doit être actionné par trois ou quatre traits consécutifs quand la durée des traits est comprise entre 3,5 secondes et une valeur aussi proche que possible de 6 secondes et quand la durée de l'intervalle est comprise entre 1,5 seconde et la plus petite valeur possible ne dépassant pas de préférence 10 millisecondes.

- (iii) Il ne doit pas être mis en action par des parasites atmosphériques ou par tout signal autre que le signal d'alarme radiotélégraphique, pourvu que les signaux reçus ne constituent pas en fait un signal tombant dans les limites de tolérance indiquées sous (ii).
- (iv) La sélectivité de l'auto-alarme radiotélégraphique doit être telle qu'elle procure une sensibilité pratiquement uniforme dans une bande au moins égale à 4 kHz mais ne dépassant pas 8 kHz de part et d'autre de la fréquence radiotélégraphique de détresse, et que, en dehors de cette bande, elle procure une sensibilité décroissant aussi rapidement que possible, conformément aux meilleures règles de la technique.
- (v) Si cela est possible en pratique, l'auto-alarme radiotélégraphique, en présence de bruits atmosphériques ou de brouillage, doit automatiquement se régler pour que, dans un délai raisonnablement court, il se rapproche des conditions dans lesquelles le signal d'alarme radiotélégraphique peut le plus facilement être distingué.
- (vi) Quand l'appareil est actionné par un signal d'alarme radiotélégraphique ou dans le cas d'une défaillance de l'appareil, l'auto-alarme radiotélégraphique doit produire un signal d'avertissement audible continu dans la cabine de radiotélégraphie, dans la cabine de l'officier radioélectricien et sur la passerelle. Si cela est possible en pratique, le signal d'avertissement doit aussi être donné dans le cas d'une défaillance d'un élément quelconque du système récepteur d'alarme. Un seul interrupteur doit permettre de couper le signal d'avertissement et cet interrupteur doit être placé dans la cabine de radiotélégraphie.
- (vii) Aux fins d'essais périodiques de l'auto-alarme radiotélégraphique, l'appareil doit comprendre un générateur pré réglé sur la fréquence radiotélégraphique de détresse et un dispositif de manipulation permettant de produire un signal d'alarme radiotélégraphique de tension égale au minimum indiqué sous (i). Il faut également prévoir le branchement d'un casque pour l'écoute des signaux reçus par l'auto-alarme radiotélégraphique.
- (viii) L'auto-alarme radiotélégraphique doit pouvoir supporter des conditions de vibration, d'humidité, et des variations de température correspondant aux conditions rigoureuses qui règnent à bord des navires à la mer, et doit continuer à fonctionner dans de telles conditions.

b. Avant d'approuver un nouveau type d'auto-alarme radiotélégraphique, l'Administration intéressée doit s'être assurée, par des essais pratiques faits dans des conditions de fonctionnement équivalentes à celles de la pratique, que l'appareil est conforme aux prescriptions du paragraphe a de la présente Règle.

*c.* A bord des navires munis d'un auto-alarme radiotélégraphique, un officier radioélectricien doit, lorsque le navire est à la mer, vérifier l'efficacité de l'appareil au moins une fois toutes les 24 heures, et si l'appareil ne fonctionne pas convenablement, en aviser le capitaine ou l'officier de quart sur la passerelle.

*d.* Un officier radioélectricien doit périodiquement vérifier le bon fonctionnement du récepteur auto-alarme radiotélégraphique relié à son aérien normal, en écoutant des signaux sur l'appareil et en les comparant aux signaux similaires reçus à l'aide de l'installation principale sur la fréquence radiotélégraphique de détresse.

*e.* Dans la mesure où cela est possible en pratique, l'auto-alarme radiotélégraphique, lorsqu'il est relié à un aérien, ne doit pas affecter l'exactitude du radiogoniomètre.

*f.* Les auto-alarmes radiotélégraphiques qui ne satisfont pas aux exigences du paragraphe *a* de la présente Règle doivent être remplacés par des auto-alarmes radiotélégraphiques conformes auxdites prescriptions dans un délai de quatre ans à compter de la date d'entrée en vigueur de la présente Convention.

## Règle 11

### Radiogoniomètres

*a.* Le radiogoniomètre prescrit par la Règle 12 du Chapitre V doit être efficace et capable de recevoir des signaux avec le minimum de bruit interne et de prendre des relèvements à partir desquels le relèvement et la direction vrais peuvent être déterminés.

*b.* Il doit pouvoir recevoir des signaux sur les fréquences radiotélégraphiques assignées par le Règlement des Radiocommunications aux besoins de la détresse et de la radiogoniométrie, ainsi qu'aux radiophares maritimes.

*c.* En l'absence de brouillage, le radiogoniomètre doit avoir une sensibilité suffisante pour permettre de prendre des relèvements précis même sur un signal dont l'intensité de champ n'est que de 50 microvolts par mètre.

*d.* Dans la mesure où cela est possible en pratique, le radiogoniomètre doit être placé de façon telle que la détermination correcte des relèvements soit aussi peu perturbée que possible par des bruits d'origine mécanique ou autre.

*e.* Dans la mesure où cela est possible en pratique, le système d'aériens du radiogoniomètre doit être érigé de telle sorte que la détermination correcte des relèvements soit aussi peu gênée que possible par la proximité d'autres antennes, de mâts de charge, de drisses métalliques ou de tous autres objets métalliques étendus.

*f.* Un système bilatéral efficace d'appel et de communication à la voix doit être établi entre le radiogoniomètre et la passerelle.

*g.* Tous les radiogoniomètres doivent être étalonnés, lors de leur installation, à la satisfaction de l'Administration. L'étalonnage doit être vérifié en prenant des relevements de contrôle ou en effectuant un nouvel étalonnage chaque fois que des modifications pouvant affecter de manière appréciable l'exactitude du radiogoniomètre sont apportées à la position de tout aérien ou de toute structure sur le pont. Les éléments caractéristiques de l'étalonnage doivent être vérifiés à des intervalles d'une année ou aussi rapprochés que possible d'une année. Il sera tenu un relevé de ces étalonnages et de toutes les vérifications de leur exactitude.

## Règle 12

### Installation radiotélégraphique des embarcations de sauvetage à moteur

*a.* L'installation radiotélégraphique prescrite par la Règle 14 du Chapitre III doit comprendre un émetteur, un récepteur et une source d'énergie. Elle doit être conçue de façon à pouvoir être utilisée, en cas de nécessité, par une personne inexpérimentée.

*b.* L'émetteur doit être capable d'émettre sur la fréquence radiotélégraphique de détresse en utilisant une classe d'émission assignée pour cette fréquence par le Règlement des Radiocommunications. Il doit également être capable d'émettre sur la fréquence et dans la classe d'émission assignées par le Règlement des Radiocommunications pour les engins de sauvetage dans les bandes de 4.000 à 27.500 kHz.

*c.* Si l'émission modulée est prescrite par le Règlement des Radiocommunications, l'émetteur doit avoir un taux de modulation d'au moins 70 pour cent et une fréquence de modulation comprise entre 450 et 1.350 Hz.

*d.* En plus d'un manipulateur pour la manipulation manuelle, l'émetteur doit être muni d'un dispositif de manipulation automatique des signaux d'alarme et de détresse radiotélégraphiques.

*e.* Sur la fréquence radiotélégraphique de détresse, l'émetteur doit avoir une portée normale (telle qu'elle est définie au paragraphe *g* de la Règle 9 du présent Chapitre) d'au moins 25 milles en utilisant l'aérien fixe<sup>1)</sup>.

*f.* Le récepteur doit être capable de recevoir sur la fréquence radiotélégraphique de détresse et dans les classes d'émission assignées pour cette fréquence par le Règlement des Radiocommunications.

*g.* La source d'énergie doit être constituée par une batterie d'accumulateurs d'une capacité suffisante pour alimenter l'émetteur pendant 4 heures consécutives, dans des conditions normales d'exploitation. Si la batterie est d'un modèle à rechargement, on doit disposer de moyens permettant de la charger sur le réseau électrique du navire. En outre, on doit disposer des moyens nécessaires pour la charger après la mise à la mer de l'embarcation.

<sup>1)</sup> A défaut de la mesure de l'intensité du champ, on peut admettre que cette portée sera atteinte si le produit de la hauteur de l'aérien au-dessus du niveau de la mer par l'intensité dans l'aérien (valeur efficace) est de 10 mètres-ampères.

*h.* Lorsque l'énergie nécessaire à l'installation radiotélégraphique et au projecteur prescrit par la Règle 14 du Chapitre III est fournie par la même batterie, celle-ci doit avoir une capacité suffisante pour satisfaire à la charge supplémentaire occasionnée par le projecteur.

*i.* Un aérien du type fixe ainsi que les supports nécessaires pour son maintien à la hauteur maximum pratiquement possible doivent se trouver à bord. En outre, un aérien supporté par un cerf-volant ou un ballon doit, si cela est possible en pratique, se trouver à bord.

*j.* Lorsque le navire est à la mer, un officier radioélectricien doit, chaque semaine, essayer, l'émetteur en utilisant une antenne fictive appropriée et amener la batterie à pleine charge si elle est d'un modèle à rechargement.

### Règle 13

#### **Appareils radioélectriques portatifs pour les embarcations et radeaux de sauvetage**

*a.* L'appareil prescrit par la Règle 13 du Chapitre III doit comprendre un émetteur, un récepteur, un aérien et une source d'énergie. Il doit être conçu de façon à pouvoir être utilisé en cas de nécessité par une personne inexpérimentée.

*b.* L'appareil doit être facilement transportable, étanche et capable de flotter sur l'eau de mer. Il doit pouvoir également tomber à la mer sans être endommagé. Les appareils nouveaux doivent être de poids et de dimensions aussi réduits que possible et doivent de préférence pouvoir être utilisés à la fois dans des embarcations de sauvetage et sur des radeaux de sauvetage.

*c.* L'émetteur doit être capable d'émettre sur la fréquence radiotélégraphique de détresse en utilisant une classe d'émission assignée pour cette fréquence par le Règlement des Radiocommunications. Il doit également être capable d'émettre sur la fréquence radiotélégraphique et dans une classe d'émission assignées par le Règlement des Radiocommunications pour les engins de sauvetage, dans les bandes de 4.000 à 27.500 kHz. Toutefois, l'Administration peut autoriser l'émission sur la fréquence radiotéléphonique de détresse et dans la classe d'émission assignée pour cette fréquence par le Règlement des Radiocommunications, soit en remplacement, soit en adjonction de la fréquence radiotélégraphique assignée par ce Règlement pour les engins de sauvetage, dans les bandes de 4.000 à 27.500 kHz.

*d.* Si l'émission modulée est prescrite par le Règlement des Radiocommunications, l'émetteur doit avoir un taux de modulation d'au moins 70 pour cent et, dans le cas d'une émission radiotélégraphique, une fréquence de modulation comprise entre 450 et 1.350 Hz.

*e.* En plus d'un manipulateur pour la manipulation manuelle, l'émetteur doit être muni d'un dispositif de manipulation automatique des signaux d'alarme et de détresse radiotélégraphiques. Si l'émetteur permet l'emploi de

la fréquence radiotéléphonique de détresse, il doit être muni d'un dispositif de transmission automatique du signal d'alarme radiotéléphonique conforme aux spécifications du paragraphe *e* de la Règle 15 du présent Chapitre.

*f.* Le récepteur doit être capable de recevoir sur la fréquence radiotélégraphique de détresse et dans les classes d'émission assignées pour cette fréquence par le Règlement des Radiocommunications. Si l'émetteur permet l'emploi de la fréquence radiotéléphonique de détresse, le récepteur doit être également capable de recevoir sur cette même fréquence et dans la classe d'émission assignée pour cette fréquence par le Règlement des Radiocommunications.

*g.* L'aérien doit être soit auto-supporté, soit destiné à être supporté par le mât d'une embarcation de sauvetage à la hauteur maximum possible en pratique. De plus, il est souhaitable de prévoir, si cela est possible en pratique, un aérien supporté par un cerf-volant ou un ballon.

*h.* L'émetteur doit fournir à l'aérien prescrit par le paragraphe *a* de la présente Règle une puissance en haute fréquence suffisante<sup>1)</sup> et doit, de préférence, être alimenté par un générateur actionné à la main. S'il est alimenté par une batterie, cette dernière doit être conforme aux spécifications établies par l'Administration pour s'assurer qu'elle est d'un modèle durable et d'une capacité suffisante.

*i.* Lorsque le navire est à la mer, un officier radioélectricien ou un opérateur radiotéléphoniste, selon le cas, doit, chaque semaine, essayer l'émetteur en utilisant une antenne fictive appropriée et amener la batterie à pleine charge, si elle est d'un modèle à rechargement.

*j.* Pour l'application de la présente Règle, l'expression «appareil nouveau» désigne un appareil fourni à un navire après la date d'entrée en vigueur de la présente Convention.

#### Règle 14

##### Stations radiotéléphoniques

*a.* La station radiotéléphonique doit être située dans la partie supérieure du navire et placée autant que possible à l'abri de tout bruit pouvant gêner la réception correcte des messages et signaux.

*b.* Il doit y avoir un moyen de communication efficace entre la station radiotéléphonique et la passerelle.

<sup>1)</sup> On peut considérer comme satisfaites les conditions de la présente Règle:

— si la puissance d'entrée sur l'anode de l'étage final est d'au moins 10 watts;

— si la puissance de sortie en haute fréquence est d'au moins 2 watts (émission A2)

sur la fréquence de 550 kHz, dans une antenne fictive, constituée d'une résistance pure de 15 ohms en série avec une capacité de 100.10<sup>-12</sup> farad. Le taux de modulation doit être d'au moins 70 pour cent.

c. Une pendule de fonctionnement sûr doit être solidement fixée dans une position telle que le cadran entier puisse être facilement observé depuis la position de travail radiotéléphonique.

d. Il doit être prévu un éclairage de secours d'un fonctionnement sûr, indépendant du réseau d'éclairage normal de l'installation radiotéléphonique, installé en permanence de façon à fournir un éclairage satisfaisant des commandes de l'installation radiotéléphonique, de la pendule prévue au paragraphe c de la présente Règle et du tableau d'instructions prescrit au paragraphe f.

e. Lorsque la source d'énergie consiste en une ou plusieurs batteries, la station radiotéléphonique doit être pourvue d'un moyen permettant d'évaluer l'état de la charge.

f. Un tableau d'instructions résumant clairement la procédure radiotéléphonique de détresse doit être placé de manière à être entièrement visible depuis la position de travail radiotéléphonique.

### Règle 15

#### Installations radiotéléphoniques

a. L'installation radiotéléphonique doit comprendre un émetteur, un récepteur et une source d'énergie.

b. L'émetteur doit permettre l'emploi de la fréquence radiotéléphonique de détresse et d'une autre fréquence au moins dans les bandes de 1.605 à 2.850 kHz, en utilisant la classe d'émission assignée pour ces fréquences par le Règlement des Radiocommunications. En exploitation normale, l'émetteur doit avoir un taux de modulation d'au moins 70 pour cent en crête.

- c. (i) A bord des navires de charge d'une jauge brute égale ou supérieure à 500 tonneaux, mais inférieure à 1.600 tonneaux, l'émetteur doit avoir une portée normale d'au moins 150 milles, c'est-à-dire pouvoir émettre à cette distance des signaux clairement perceptibles de navire à navire, de jour, dans des conditions et des circonstances normales <sup>1)</sup>. (Des signaux clairement perceptibles seront normalement reçus si la valeur efficace de l'intensité de champ produite au récepteur par l'onde porteuse non modulée est au moins de 25 microvolts par mètre):
- (ii) A bord des navires de charge d'une jauge brute égale ou supérieure à 300 tonneaux, mais inférieure à 500 tonneaux,
- dans les installations existantes, l'émetteur doit avoir une portée normale d'au moins 75 milles;
  - dans les installations nouvelles, l'émetteur doit fournir à l'aérien une puissance d'au moins 15 watts (onde porteuse non modulée).

<sup>1)</sup> A défaut de mesures d'intensité de champ, on peut admettre que cette portée sera obtenue avec une puissance de 15 watts dans l'aérien (onde porteuse non modulée) avec un rendement de l'aérien de 27 pour cent.

*d.* L'émetteur doit être muni d'un dispositif destiné à produire automatiquement le signal d'alarme radiotéléphonique. Ce dispositif doit pouvoir être débranché à tout moment pour permettre la transmission immédiate d'un message de détresse. L'Administration peut, dans le cas des installations existantes, différer l'application de la prescription exigeant ce dispositif pendant une période ne dépassant pas trois ans à compter de la date d'entrée en vigueur de la présente Convention.

*e.* Le dispositif prescrit par le paragraphe *d* de la présente Règle doit remplir les conditions suivantes:

- (i) la tolérance sur la fréquence de chacun des signaux élémentaires doit être égale à  $\pm 1,5$  pour cent;
- (ii) la tolérance sur la durée de chacun des signaux élémentaires doit être égale à  $\pm 50$  millisecondes;
- (iii) l'intervalle entre deux signaux élémentaires successifs ne doit pas dépasser 50 millisecondes;
- (iv) le rapport entre l'amplitude du signal élémentaire le plus fort et celle de l'autre signal doit être compris entre 1 et 1,2.

*f.* Le récepteur prescrit au paragraphe *a* de la présente Règle doit permettre la réception sur la fréquence radiotéléphonique de détresse et sur au moins une autre fréquence disponible pour les stations radiotéléphoniques maritimes dans la bande de 1.605 à 2.850 kHz, en utilisant la classe d'émission assignée pour ces fréquences par le Règlement des Radiocommunications. En outre, le récepteur doit permettre la réception sur toutes autres fréquences et dans les classes d'émission assignées par le Règlement des Radiocommunications utilisées pour la transmission en radiotéléphonie de messages météorologiques et de toutes autres communications relatives à la sécurité de la navigation, que l'Administration peut estimer nécessaires. Le récepteur doit avoir une sensibilité suffisante pour donner des signaux dans un haut-parleur, même lorsque la tension à l'entrée du récepteur n'est que de 50 microvolts.

*g.* Le récepteur utilisé pour assurer la veille sur la fréquence radiotéléphonique de détresse doit être pré-réglé sur cette fréquence ou conçu de telle manière que le réglage sur cette fréquence puisse se faire d'une façon rapide et sûre, et qu'une fois le récepteur ainsi réglé, on ne puisse facilement le désaccorder par inadvertance. L'Administration peut, dans le cas des installations existantes, différer l'application des prescriptions du présent paragraphe pendant une période ne dépassant pas trois ans à compter de la date d'entrée en vigueur de la présente Convention.

*h.* Pour permettre un passage rapide de l'émission à la réception, dans le cas d'une communication manuelle, la commande du dispositif de commutation doit être placée, autant que cela est pratiquement possible, sur le microphone ou le combiné téléphonique.

*i.* Pendant que le navire est à la mer, une source d'énergie principale suffisante pour faire fonctionner l'installation à la portée normale prescrite par le paragraphe *c* de la présente Règle doit être disponible à tout instant. Les batteries, s'il en existe, doivent en toutes circonstances avoir une capacité suffisante pour faire fonctionner l'émetteur et le récepteur pendant au moins six heures consécutives dans des conditions normales d'exploitation <sup>1)</sup>. Dans les installations montées depuis le 19 novembre 1952 inclus, à bord des navires de charge d'une jauge brute égale ou supérieure à 500 tonneaux, mais inférieure à 1.600 tonneaux, on doit prévoir une source d'énergie de réserve dans la partie supérieure du navire, à moins que la source principale d'énergie n'y soit déjà située.

*j.* La source d'énergie de réserve, si elle existe, ne peut servir à alimenter que:

- (i) l'installation radiotéléphonique;
- (ii) l'éclairage de secours prescrit au paragraphe *d* de la Règle 14 du présent Chapitre;
- (iii) le dispositif prescrit au paragraphe *d* de la présente Règle, pour la production du signal d'alarme radiotéléphonique.

*k.* Nonobstant les dispositions du paragraphe *j* de la présente Règle, l'Administration peut autoriser l'usage de la source d'énergie de réserve, si elle est prévue, pour le radiogoniomètre, s'il existe, et pour quelques circuits de secours à faible puissance entièrement limités à la partie supérieure du navire, tels qu'un éclairage de secours sur le pont des embarcations, à condition que ces charges additionnelles puissent être rapidement débranchées et que la source d'énergie soit d'une capacité suffisante pour satisfaire à celles-ci.

*l.* Pendant que le navire est à la mer, les batteries, si elles existent, doivent être maintenues chargées pour répondre aux prescriptions du paragraphe *i* de la présente Règle.

*m.* Un aérien doit être installé. A bord des navires de charge d'une jauge brute égale ou supérieure à 500 tonneaux mais inférieure à 1.600 tonneaux, si cet aérien est suspendu entre des supports sujets à des vibrations, il doit être protégé contre une rupture éventuelle. En outre, on doit prévoir un aérien de rechange complètement assemblé, en vue d'un remplacement immédiat, ou, lorsque cela n'est pas possible en pratique, une quantité suffisante de câble d'antenne et d'isolateurs pour permettre la mise en place d'un aérien de rechange. On doit également prévoir l'outillage nécessaire au montage d'un aérien.

<sup>1)</sup> En vue de déterminer la quantité d'électricité que doivent fournir les batteries qui sont tenues d'avoir une réserve de capacité de 6 heures, la formule suivante est recommandée à titre indicatif:

- $\frac{1}{2}$  de la consommation de courant nécessaire pour une émission parlée
- + la consommation de courant du récepteur
- + la consommation de courant de toutes les charges additionnelles que les batteries peuvent être appelées à alimenter en cas de détresse ou d'urgence.

*Partie D***Registres de bord radioélectriques****Règle 16****Registres de bord radioélectriques**

*a.* Le Registre de bord radioélectrique (journal du service radioélectrique) prescrit par le Règlement des Radiocommunications pour les navires équipés en radiotélégraphie, en application des Règles 3 et 4 du présent Chapitre, doit être conservé dans la cabine de radiotélégraphie pendant le voyage. Chaque officier radioélectricien doit porter sur le Registre de bord son nom, les heures où il commence et termine son quart, ainsi que tous les événements intéressant le service radioélectrique, survenus pendant son quart, qui semblent avoir de l'importance pour la sécurité de la vie humaine en mer. En outre, les indications suivantes doivent figurer sur le Registre de bord:

- (i) les inscriptions prescrites par le Règlement des Radiocommunications;
- (ii) une mention détaillée des opérations d'entretien des batteries, y compris leur charge, dans la forme prescrite par l'Administration;
- (iii) un rapport journalier mentionnant que les prescriptions du paragraphe *p* de la Règle 9 du présent Chapitre ont été observées;
- (iv) les détails des essais de l'émetteur de réserve et de la source d'énergie de réserve, effectués conformément au paragraphe *s* de la Règle 9 du présent Chapitre;
- (v) sur les navires munis d'un auto-alarme radiotélégraphique, les détails des essais effectués conformément au paragraphe *c* de la Règle 10 du présent Chapitre;
- (vi) une mention détaillée des opérations d'entretien des batteries, y compris leur charge (s'il y a lieu), prescrites au paragraphe *j* de la Règle 12 du présent Chapitre, et une mention détaillée des essais prescrits à ce paragraphe en ce qui concerne les émetteurs installés dans les embarcations de sauvetage à moteur;
- (vii) une mention détaillée des opérations d'entretien des batteries, y compris leur charge (s'il y a lieu), prescrites au paragraphe *i* de la Règle 13 du présent Chapitre et une mention détaillée des essais prescrits à ce paragraphe en ce qui concerne les émetteurs portatifs des embarcations et radeaux de sauvetage.

*b.* Le Registre de bord radioélectrique (journal du service radioélectrique) prescrit par le Règlement des Radiocommunications pour les navires équipés en radiotéléphonie, en application de la Règle 4 du présent Chapitre, doit être conservé au poste où se fait la veille à l'écoute. Tout opérateur qualifié et tout capitaine, officier ou membre de l'équipage assurant une veille à l'écoute conformément à la Règle 7 du présent Chapitre, doit inscrire au Registre de

bord, avec son nom, tous événements intéressant le service radioélectrique survenus pendant son quart, qui semblent avoir de l'importance pour la sécurité de la vie humaine en mer. En outre, les indications suivantes doivent figurer au Registre de bord:

- (i) les inscriptions prescrites par le Règlement des Radiocommunications;
- (ii) l'heure à laquelle la veille à l'écoute commence lorsque le navire quitte le port, et l'heure à laquelle cette veille se termine quand le navire arrive au port;
- (iii) l'heure à laquelle la veille à l'écoute est interrompue pour une raison quelconque, ainsi que le motif de l'interruption, et l'heure à laquelle elle est reprise;
- (iv) une mention détaillée des opérations d'entretien des batteries (s'il en existe), y compris leur charge, prescrites par le paragraphe *l* de la Règle 15 du présent Chapitre;
- (v) une mention détaillée des opérations d'entretien des batteries, y compris leur charge (s'il y a lieu), prescrites par le paragraphe *i* de la Règle 13 du présent Chapitre, et une mention détaillée des essais prescrits à ce paragraphe, en ce qui concerne les émetteurs portatifs des embarcations et radeaux de sauvetage.

c. Les Registres de bord radioélectriques doivent être tenus, pour inspection, à la disposition des personnes habilitées à cet effet par l'Administration.

## CHAPITRE V

### Sécurité de la navigation

#### Règle 1

##### Application

Le présent Chapitre s'applique, sauf dispositions expresses contraires qui y figureraient, à tous les navires pour tous les voyages, excepté les navires de guerre et les navires naviguant exclusivement sur les grands lacs de l'Amérique du Nord et sur les eaux qui les relient entre eux ou en sont tributaires, limitées à l'est par la porte aval de l'écluse Saint-Lambert à Montréal, dans la province de Québec (Canada).

#### Règle 2

##### Messages de dangers

a. Le capitaine de tout navire se trouvant en présence de glaces ou d'une épave dangereuse ou de tout autre danger immédiat pour la navigation, ou d'une tempête tropicale, ou rencontrant des températures de l'air inférieures

au point de congélation, associées à des vents de force tempête, provoquant de graves accumulations de glace sur les superstructures, ou rencontrant des vents de force égale ou supérieure à 10 (Echelle Beaufort) pour lesquels aucun message de tempête n'a été reçu, est tenu d'en informer par tous les moyens dont il dispose les navires dans le voisinage, ainsi que les autorités compétentes par l'intermédiaire du premier point de la côte avec lequel il peut communiquer. Aucune forme spéciale de transmission n'est imposée. L'information peut être transmise soit en langage clair (de préférence en anglais), soit au moyen du Code international de signaux. Elle devrait être diffusée à tous les navires dans le voisinage et envoyée au premier point de la côte avec lequel la communication peut se faire en le priant de le transmettre à l'autorité compétente.

*b.* Chaque Gouvernement contractant prendra les mesures nécessaires pour que toute information reçue concernant un danger prévu au paragraphe précédent soit promptement portée à la connaissance des intéressés et communiqué aux autres Gouvernements auxquels elle peut être utile.

*c.* La transmission des messages concernant ces dangers est gratuite pour les navires intéressés.

*d.* Tous les messages transmis par voie radioélectrique en vertu du paragraphe *a* de la présent Règle seront précédés du signal de sécurité en utilisant la procédure prescrite par le Règlement des Radiocommunications tel qu'il est défini dans la Règle 2 du Chapitre IV. de la présente Convention.

### Règle 3

#### Information requise dans les messages de dangers

Les renseignements suivants doivent être fournis dans les messages de dangers:

*a.* Glaces, épaves et autres dangers immédiats pour la navigation.

- (i) La nature de la glace, de l'épave ou du danger observés;
- (ii) la position de la glace, de l'épave ou du danger lors de la dernière observation;
- (iii) la date et l'heure (heure moyenne de Greenwich) de la dernière observation.

*b.* Tempêtes tropicales — (Ouragans aux Antilles, typhons dans les mers de Chine, cyclones dans l'Océan Indien et tempêtes de même nature dans les autres régions);

- (i) un message signalant qu'une tempête tropicale a été rencontrée. Cette obligation devrait être comprise dans un esprit large, et l'information devrait être transmise toutes les fois que le capitaine a lieu de croire qu'une tempête tropicale est en cours de formation ou sévit dans son voisinage;

- (ii) la date, l'heure (heure moyenne de Greenwich) et la position du navire au moment où l'observation a été faite;
- (iii) le message devrait comporter le plus de renseignements possibles parmi les suivants:
  - la pression barométrique de préférence corrigée (en indiquant si elle est évaluée en millibars, en pouces anglais ou en millimètres, et si la lecture a été corrigée ou non);
  - la tendance barométrique (le changement survenu dans la pression barométrique pendant les trois dernières heures);
  - la direction vraie du vent;
  - la force du vent (échelle Beaufort);
  - l'état de la mer (calme, modérée, forte, démontée);
  - la houle (faible, modérée, forte) et la direction vraie d'où elle vient. Une indication de la période ou de la longueur de la houle (courte, moyenne, longue) serait également précieuse;
  - la route vraie et la vitesse du navire.

c. Observations ultérieures. Lorsqu'un capitaine a signalé une tempête tropicale ou toute autre tempête dangereuse, il est souhaitable mais non obligatoire d'effectuer des observations ultérieures et de les transmettre toutes les heures si possible, mais en tous cas à des intervalles n'excédant pas trois heures, aussi longtemps que le navire reste sous l'influence de la tempête.

d. Vents de force égale ou supérieure à 10 (échelle Beaufort) et pour lesquels aucun avertissement de tempête n'a été reçu.

Ce paragraphe vise les tempêtes autres que tropicales traitées à l'alinéa b; lorsqu'une tempête de ce genre est rencontrée, le message envoyé doit contenir des renseignements semblables à ceux qui sont énumérés à l'alinéa b, à l'exception des informations relatives à l'état de la mer et à la houle.

e. Températures de l'air inférieures au point de congélation associées à des coups de vents violents et provoquant une grave accumulation de glace sur les superstructures.

- (i) Date et heure GMT;
- (ii) température de l'air;
- (iii) température de la mer (si cette mesure est possible);
- (iv) force et direction du vent.

### Exemples

#### Glace

TTT Glace, Grand iceberg aperçu à 4605N., 4410W., à 0800 GMT.  
15 mai.

*Epave*

TTT Epave. Epave observée presque submergée à 4006N., 1243W., à 1630 GMT. 21 avril.

*Dangers pour la navigation*

TTT Navigation. Bateau phare Alpha pas à son poste. 1800 GMT. 3 janvier.

*Tempête tropicale*

TTT Tempête. 0030 GMT. 18 août. 2204N., 11354E. Baromètre corrigé 994 millibars, tendance à la baisse 6 millibars. Vent NW, force 9, forts grains. Forte houle de l'Est. Route 067, 5 nœuds.

TTT Tempête. Les apparences indiquent l'approche d'un ouragan. 1300 GMT. 14 septembre. 2200N., 7236 W. baromètre corrigé 29,64 pouces, tendance à la baisse 0,015 pouces. Vent NE, force 8, grains de pluie fréquents. Route 035, 9 nœuds.

TTT Tempête. Les conditions indiquent la formation d'un cyclone intense. 0200 GMT. 4 mai. 1620N., 9203E. Baromètre non corrigé 753 millimètres, tendance à la baisse 5 millimètres. Vent S., quart SW., force 5. Route 300, 8 nœuds.

TTT Tempête. Typhon dans le SE. 0300 GMT. 12 juin. 1812N., 12605E. le baromètre baisse rapidement. Le vent augmente du Nord.

TTT Tempête. Vent de force 11, pas d'avertissement de tempête reçu. 0300 GMT. 4 mai. 4830N., 30W. Baromètre corrigé 983 mb., tendance à la baisse 4 mb., vent SW., force 11 variable, route 260, 6 nœuds.

*Givrage*

TTT formation inquiétante de givre. 1400 GMT. 2 mars. 69N., 10W. Température de l'air 18. Température de la mer 29. Vent NE., force 8.

## Règle 4

**Services météorologiques**

a. Les Gouvernements contractants s'engagent à encourager les navires à la mer à recueillir les renseignements d'ordre météorologique, à les faire examiner, propager et à se les communiquer de la manière la plus efficace dans le but de venir en aide à la navigation. Les Administrations doivent encourager l'emploi d'instruments présentant un haut degré d'exactitude et faciliter l'inspection de ces instruments, lorsqu'elle sera requise.

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

- (i) Avertir les navires des coups de vent, tempêtes et tempêtes tropicales, tant par la transmission de messages par voie radioélectrique que par l'usage de signaux appropriés sur des points de la côte.
- (ii) Transmettre journallement, par voie radioélectrique, des bulletins météorologiques à l'usage de la navigation et donnant des renseignements sur les conditions de temps, de mer et des glaces, ainsi que des prévisions et, si possible, des informations complémentaires suffisantes pour permettre l'établissement en mer de cartes météorologiques simples et encourager en outre la transmission par fac-similé de cartes météorologiques appropriées.
- (iii) Etablir et diffuser toutes publications pouvant être nécessaires à l'exécution efficace du travail météorologique en mer et assurer, dans la mesure du possible, la publication et la communication de cartes quotidiennes du temps pour l'information des navires en partance.
- (iv) Prendre des mesures pour que les navires sélectionnés soient pourvus d'instruments contrôlés (tels que baromètre, barographe, psychromètre et appareil permettant de mesurer la température de la mer) destinés à être employés à cette fin et effectuent des observations météorologiques aux heures standard principales pour des observations synoptiques de surface (au moins quatre fois par jour lorsque les conditions le permettent); et encourager d'autres navires à effectuer des observations sous une forme modifiée, en particulier lorsqu'ils se trouvent dans des régions où la navigation est peu intense, étant entendu que ces navires transmettront ces observations par voie radioélectrique dans l'intérêt des divers services météorologiques officiels et répéteront leurs informations dans l'intérêt des navires se trouvant à proximité. Dans le voisinage d'une tempête tropicale ou d'une tempête tropicale présumée, les navires seront encouragés à effectuer et à transmettre leurs observations, chaque fois qu'il est possible, à des intervalles plus fréquents, compte tenu cependant du fait que les officiers du navire peuvent être occupés par les tâches de la navigation pendant la durée de la tempête.
- (v) Assurer la réception et la transmission par les stations côtières radioélectriques des messages météorologiques en provenance et à destination des navires. Les navires qui sont dans l'impossibilité de communiquer directement avec la côte seront encouragés à transmettre leurs messages météorologiques par l'intermédiaire des navires du service météorologique en haute mer ou d'autres navires qui sont en liaison avec la côte.
- (vi) Encourager tous les capitaines de navires à prévenir les navires dans le voisinage, ainsi que les stations côtières, lorsqu'ils rencontrent une vitesse de vent égale ou supérieure à 50 nœuds (force 10 de l'échelle Beaufort).

(vii) S'efforcer d'obtenir une procédure uniforme en ce qui concerne les services météorologiques internationaux déjà spécifiés et se conformer, dans la mesure du possible, au Règlement technique et aux Recommandations de l'Organisation météorologique mondiale, à qui les Gouvernements contractants pourront se référer pour étude et avis sur toute question d'ordre météorologique pouvant se présenter dans l'application de la présente Convention.

c. Les informations visées dans la présente Règle doivent être données dans la forme prévue pour leur émission et seront transmises dans l'ordre de priorité prescrit par le Règlement des Radiocommunications; pendant la durée des transmissions «à tous» de renseignements météorologiques, avertissements et prévisions, toutes les stations de bord doivent se conformer aux dispositions du Règlement des Radiocommunications.

d. Les prévisions, avertissements, rapports synoptiques et autres rapports-météorologiques à l'usage des navires doivent être transmis et propagés par le service national dans la position la plus favorable pour desservir les différentes zones et régions suivant des accords mutuels entre les Gouvernements contractants intéressés.

#### Règle 5

##### Service de recherche des glaces

a. Les Gouvernements contractants s'engagent à maintenir un service de recherche des glaces et un service d'étude et d'observation du régime des glaces dans l'Atlantique Nord. Pendant toute la saison des glaces, les limites sud-est, sud et sud-ouest des régions des icebergs dans le voisinage des grands bancs de Terre-Neuve seront surveillées dans le but de fournir aux navires qui passent des informations sur l'étendue de la région dangereuse; pour étudier le régime des glaces en général; et pour prêter assistance aux navires et équipages qui ont besoin d'aide dans la zone d'action des navires patrouilleurs. Pendant le reste de l'année, l'étude et l'observation des glaces doivent être poursuivies suivant les nécessités.

b. Les navires et avions affectés au service de recherche des glaces et à l'étude et à l'observation des glaces peuvent se voir assigner d'autres fonctions par le Gouvernement chargé de l'exécution de ce service, à condition que ces autres fonctions ne gênent pas leur objet principal et n'augmentent pas les frais de ce service.

#### Règle 6

##### Recherche des glaces. Gestion et frais

a. Le Gouvernement des Etats-Unis d'Amérique accepte de continuer à assumer la gestion du service de recherche des glaces et de poursuivre l'étude et l'observation des glaces ainsi que la diffusion des informations ainsi obtenues. Les Gouvernements contractants qui sont spécialement intéressés à ce service s'engagent à contribuer aux dépenses d'entretien et de fonctionnement de ce

service; leurs contributions respectives sont calculées en fonction du tonnage brut total de leurs navires respectifs naviguant dans les régions des icebergs où patrouille le Service de recherche des glaces; en particulier chaque Gouvernement contractant spécialement intéressé s'engage à contribuer annuellement aux dépenses d'entretien et de fonctionnement de ces services pour une somme qui sera fixée en proportion du tonnage brut total de leurs navires respectifs naviguant pendant la saison des glaces dans les régions des icebergs où patrouille le Service de recherche des glaces par rapport au tonnage brut total des navires de tous les gouvernements participants naviguant pendant la saison des glaces dans les régions des icebergs où patrouille le Service de recherche des glaces. Les Gouvernements non contractants, spécialement intéressés à ce service, peuvent contribuer aux dépenses d'entretien et de fonctionnement sur la même base. Le gouvernement responsable fournira annuellement à chaque gouvernement participant un état du prix de revient total de l'entretien et du fonctionnement du Service de recherche des glaces et de la quote-part de chaque gouvernement participant.

*b.* Chacun des gouvernements participants a le droit de modifier ou de cesser sa participation et d'autres gouvernements intéressés peuvent s'engager à participer aux frais. Le gouvernement participant qui usera de cette faculté restera tenu de sa contribution en cours jusqu'au 1<sup>er</sup> septembre qui suivra la date de notification de son intention de modifier ou de cesser sa contribution. Pour user de ladite faculté, il devra notifier son intention au Gouvernement responsable six mois au moins avant ledit 1<sup>er</sup> septembre.

*c.* Au cas où, à un moment quelconque, le Gouvernement des Etats-Unis désirerait cesser de gérer ces services, ou si l'un des gouvernements participants exprimait le désir de ne plus assumer la charge de sa contribution pécuniaire ou de la voir modifier, ou si un autre Gouvernement contractant désirait s'engager à participer aux frais, les gouvernements participants régleraient la question au mieux de leurs intérêts réciproques.

*d.* Les gouvernements participants ont le droit d'apporter aux dispositions de la présente Règle et de la Règle 5 du présent Chapitre d'un commun accord et en tout temps les changements qui seraient jugés désirables.

*e.* Dans les cas où la présente Règle prévoit la possibilité de prendre une mesure après accord entre les gouvernements participants, toutes propositions présentées par un Gouvernement contractant quelconque à cet effet doivent être transmises au gouvernement chargé de l'exécution du service qui se mettra en rapport avec les autres gouvernements participants dans le but de s'assurer s'ils acceptent ces propositions. Les résultats de l'enquête ainsi faite seront communiqués aux autres gouvernements participants ainsi qu'au gouvernement contractant auteur des propositions. En particulier, les arrangements relatifs aux contributions aux frais du Service seront révisés par les Gouvernements participants à des intervalles ne dépassant pas trois ans. Le gouvernement chargé de l'exécution du Service doit prendre l'initiative des mesures nécessaires à cette fin.

## Règle 7

### Vitesse dans le voisinage des glaces

Lorsque des glaces sont signalées sur la route ou près de la route à suivre, le capitaine de tout navire est tenu de marcher pendant la nuit à une allure modérée ou de changer de route, de manière à s'écarter nettement de la zone dangereuse.

## Règle 8

### Routes de l'Atlantique Nord

*a.* La pratique consistant à suivre des routes reconnues pour la traversée de l'Atlantique Nord dans l'un et l'autre sens, et en particulier des routes dans les zones de convergence de part et d'autre de l'Atlantique Nord, a contribué à éviter les abordages entre navires et avec les icebergs et devrait être recommandée à tous les navires.

*b.* Le choix des routes et l'initiative des mesures à prendre à cet égard ainsi que la délimitation de ce qui constitue les zones de convergence sont laissés à la responsabilité des compagnies de navigation intéressées. Les gouvernements contractants prêteront leur concours à ces compagnies lorsqu'ils en seront sollicités, en mettant à leur disposition tous les renseignements sur les routes qui peuvent être en possession des Gouvernements.

*c.* Les Gouvernements contractants s'engagent à imposer aux compagnies l'obligation de publier les routes régulières qu'elles se proposent de faire suivre à leurs navires ainsi que tous changements qui peuvent leur être apportés. Ils useront également de leur influence pour inviter les armateurs de tous les navires à passagers traversant l'Atlantique à suivre les routes reconnues et, dans la mesure où les circonstances le permettent, ils feront tout ce qui est en leur pouvoir pour que tous les navires adoptent ces routes dans les zones de convergence. Ils inviteront également les armateurs de tous les navires traversant l'Atlantique à destination ou en provenance des ports des Etats-Unis et du Canada, et passant au voisinage des grands bancs de Terre-Neuve, à éviter, autant qu'il est possible, pendant la saison de pêche, les lieux de pêche de Terre-Neuve au Nord du 43° degré de latitude nord et à faire route en dehors des régions où des glaces dangereuses existent ou sont supposées exister.

*d.* Le gouvernement chargé de l'exécution du Service de recherches des glaces est invité à signaler à l'Administration intéressée tout navire à passagers dont on constate la présence en dehors d'une route régulière, reconnue ou annoncée, et tout navire qui traverse pendant la saison de pêche les bancs de pêche cités au paragraphe précédent ou qui, faisant route à destination ou en provenance d'un port des Etats-Unis ou du Canada, traverse des régions où des glaces dangereuses existent ou sont supposées exister.

## Règle 9

### Emploi injustifié des signaux de détresse

L'emploi d'un signal international de détresse, sauf s'il s'agit de signaler qu'un navire ou un avion est en détresse, ainsi que l'emploi d'un signal pouvant être confondu avec un signal international de détresse sont interdits sur tous les navires et aéronefs.

## Règle 10

### Messages de détresse. Obligations et procédure

*a.* Le capitaine d'un navire en mer qui reçoit, de quelque source que ce soit, un message indiquant qu'un navire ou un avion ou leurs embarcations et radeaux de sauvetage se trouvent en détresse, est tenu de se porter à toute vitesse au secours des personnes en détresse en les informant si possible de ce fait. En cas d'impossibilité ou si, dans les circonstances spéciales où il se trouve, il n'estime ni raisonnable ni nécessaire de se porter à leur secours, il doit inscrire au journal de bord la raison pour laquelle il ne se porte pas au secours des personnes en détresse.

*b.* Le capitaine d'un navire en détresse, après avoir consulté, autant que cela peut être possible, les capitaines des navires qui ont répondu à son appel de secours, a le droit de réquisitionner tel ou tels de ces navires qu'il considère les plus capables de porter secours, et le capitaine ou les capitaines des navires réquisitionnés ont l'obligation de se soumettre à la réquisition en continuant à se rendre à toute vitesse au secours des personnes en détresse.

*c.* Le capitaine d'un navire est libéré de l'obligation imposée par le paragraphe *a* de la présente Règle lorsqu'il apprend qu'un ou plusieurs navires autres que le sien ont été réquisitionnés et se rendent à la réquisition.

*d.* Le capitaine d'un navire est libéré de l'obligation imposée par le paragraphe *a* de la présente Règle, et, si son navire a été réquisitionné, de l'obligation imposée par le paragraphe *b* de la présente Règle s'il est informé par les personnes en détresse ou par le capitaine d'un autre navire qui est arrivé auprès de ces personnes que le secours n'est plus nécessaire.

*e.* Il n'est pas dérogé par les prescriptions de la présente Règle aux dispositions de la Convention internationale pour l'unification de certaines Règles en matière d'assistance et de sauvetage en mer, signée à Bruxelles le 23 septembre 1910, particulièrement en ce qui concerne l'obligation de porter secours, imposée par l'Article 11 de ladite Convention.

## Règle 11

### Fanal à signaux

Tous les navires d'une jauge brute supérieure à 150 tonneaux, effectuant des voyages internationaux, doivent avoir à bord un fanal à signaux de jour efficace qui ne doit pas être alimenté exclusivement par la source principale d'énergie électrique du navire.

## Règle 12

### Radiogoniomètre

a. Tout navire de 1.600 tonneaux de jauge brute et au-dessus effectuant des voyages internationaux doit être pourvu d'un radiogoniomètre répondant aux dispositions de la Règle 11 du Chapitre IV.

b. L'Administration peut, dans les zones où elle juge qu'il ne serait ni raisonnable ni nécessaire d'imposer cet appareil, exempter de ces prescriptions tous les navires de moins de 5.000 tonneaux de jauge brute, compte dûment tenu du fait que le radiogoniomètre constitue une aide précieuse, tant comme instrument de navigation que comme moyen de déterminer la position de navires, d'aéronefs ou d'embarcations et radeaux de sauvetage.

## Règle 13

### Equipage

Les Gouvernements contractants s'engagent, en ce qui concerne leurs navires nationaux, à conserver ou, si c'est nécessaire, à adopter toute mesure ayant pour objet de s'assurer qu'au point de vue de la sécurité en mer tous les navires ont à bord un équipage suffisant en nombre et en qualité.

## Règle 14

### Aides à la navigation

Les Gouvernements contractants conviennent d'assurer l'installation et l'entretien d'aides à la navigation, y compris les radiophares et les aides électroniques, dans la mesure où, à leur avis, ces mesures se justifient par l'intensité de la navigation et par le degré de risque; ils conviennent également d'assurer que les renseignements relatifs à ces aides seront mis à la disposition de tous les intéressés.

## Règle 15

### Recherche et sauvetage

a. Tout Gouvernement contractant s'engage à assurer que toutes les dispositions nécessaires seront prises pour la veille sur côtes et pour le sauvetage des personnes en détresse en mer auprès des côtes. Ces dispositions doivent comprendre l'établissement, l'utilisation et l'entretien de toutes installations de sécurité maritime jugées pratiquement réalisables et nécessaires, eu égard à l'intensité du trafic en mer et aux dangers de la navigation, et doivent, autant que possible, fournir des moyens adéquats pour repérer et sauver les personnes en détresse.

b. Chaque Gouvernement contractant s'engage à fournir les renseignements concernant les moyens de sauvetage dont il dispose et, le cas échéant, les projets de modification auxdits moyens.

## Règle 16

## Signaux de sauvetage

Les signaux suivants doivent être employés par les stations ou par les unités maritimes de sauvetage dans leurs communications avec les navires ou les personnes en détresse; par les navires ou les personnes en détresse dans leurs communications avec les stations et les unités maritimes de sauvetage. Les signaux utilisés par les avions effectuant des opérations de recherche et de sauvetage pour guider les navires sont indiqués au paragraphe *d* ci-après. Un tableau illustré décrivant les signaux mentionnés ci-dessous doit toujours être à la disposition des officiers de quart de tout navire auquel s'appliquent les Règles du présent Chapitre.

- a. Réponses des stations ou unités maritimes de sauvetage aux signaux de détresse émis par un navire ou une personne:

Signal	Signification
De jour — signal à fumée orange ou feu combiné avec un signal sonore (éclair) consistant en trois signaux simples tirés à des intervalles d'environ une minute.	«Nous vous voyons — secours vous sera porté aussitôt que possible.»
De nuit — fusée à étoiles blanches consistant en trois signaux simples tirés à des intervalles d'environ une minute.	(La répétition de ces signaux a la même signification.)

Si nécessaire, les signaux de jour peuvent également être émis la nuit et les signaux de nuit être émis le jour.

- b. Signaux de débarquement destinés à guider les embarcations transportant des équipages ou des personnes en détresse:

Signal	Signification
De jour — mouvement vertical d'un pavillon blanc ou des bras, ou tir d'un signal à étoiles vertes ou transmission de la lettre du code «K» (—) au moyen d'un appareil produisant des signaux lumineux ou sonores.	«Cet emplacement est le meilleur endroit où débarquer.»

## Signal

De nuit — mouvement vertical d'un feu blanc ou d'une flamme blanche, ou tir d'un signal à étoiles vertes ou transmission de la lettre du code «K» (—) au moyen d'un appareil produisant des signaux lumineux ou sonores. Un alignement (indication de direction) peut être établi en plaçant un feu blanc ou une flamme blanche stable à un niveau inférieur et en ligne droite par rapport à l'observateur.

De jour — mouvement horizontal d'un drapeau blanc ou des bras étendus horizontalement, ou tir d'un signal à étoiles rouges ou transmission de la lettre du code «S» (...) au moyen d'un appareil produisant des signaux lumineux ou sonores.

De nuit — mouvement horizontal d'un feu blanc ou d'une flamme blanche ou tir d'un signal à étoiles rouges ou transmission de la lettre du code «S» (...) au moyen d'un appareil produisant des signaux lumineux ou sonores.

De jour — mouvement horizontal d'un drapeau blanc, le drapeau étant ensuite piqué en terre, et un deuxième drapeau blanc dirigé vers la direction à indiquer ou tir d'un signal à étoiles rouges verticalement et d'un signal à étoiles blanches en direction du meilleur emplacement de débarquement ou transmission de la lettre du code «S» (...) suivie de la lettre du code «R» (—) signifiant qu'un meilleur emplacement de débarquement pour le navire en détresse est situé plus à droite dans la direction d'approche

## Signification

«Cet emplacement est le meilleur endroit où débarquer.»

«Il est extrêmement dangereux de débarquer ici.»

«Il est extrêmement dangereux de débarquer ici. Un emplacement plus favorable au débarquement se trouve dans la direction indiquée.»

## Signal

ou de la lettre «L» (—·) signifiant qu'un meilleur emplacement de débarquement est situé plus à gauche dans la direction d'approche.

De nuit — mouvement horizontal d'une lumière ou d'un feu blanc, le feu ou la lumière étant ensuite posé à terre et un autre feu blanc ou lumière étant transporté dans la direction à suivre ou tir d'un signal à étoiles rouges verticalement et d'un signal à étoiles blanches en direction du meilleur emplacement de débarquement ou transmission de la lettre du code «S» (··) suivie de la lettre du code «R» (—·) signifiant qu'un meilleur emplacement de débarquement pour le navire en détresse est situé plus à droite dans la direction d'approche ou de la lettre du code «L» (—·) signifiant qu'un meilleur emplacement de débarquement est situé plus à gauche dans la direction d'approche.

c. Signaux à employer en liaison avec l'utilisation d'engins de sauvetage ayant leur base sur la côte:

## Signal

De jour — mouvement vertical d'un drapeau blanc ou des bras, ou tir d'un signal à étoiles vertes.

De nuit — mouvement vertical d'une lumière ou d'un feu blanc, ou tir d'un signal à étoiles vertes.

De jour — mouvement horizontal d'un drapeau blanc ou des bras, ou tir d'un signal à étoiles rouges.

De nuit — mouvement horizontal d'une lumière ou d'un feu blanc, ou tir d'un signal à étoiles rouges.

## Signification

«Il est extrêmement dangereux de débarquer ici. Un emplacement plus favorable au débarquement se trouve dans la direction indiquée.»

## Signification

En général — «affirmatif.»

D'une manière particulière: —

«L'amarre est tenue.»

«La poulie à fouet est amarrée.»

«Le câble est amarré.»

«Il y a un homme dans la bouée culotte.»

«Virez.»

En général — «négatif.»

D'une manière particulière: —

«Choquez les amarres.»

«Tiens bon virer.»

d. Signaux utilisés par les avions effectuant des opérations de recherche et de sauvetage pour guider les navires vers un avion, un navire ou une personne en détresse. (Voir note explicative ci-après.)

(i) Les manœuvres suivantes effectuées dans l'ordre par un avion signifient que l'avion est en train de diriger un navire vers un avion ou vers un navire en détresse:

1. L'avion décrit au moins un cercle autour du navire;
2. L'avion coupe à basse altitude la route future du navire assez près sur l'avant, tout en augmentant et diminuant le bruit des moteurs ou en variant le pas de l'hélice;
3. L'avion se dirige dans la direction où le navire doit être dirigé.

Une répétition de ces manœuvres à la même signification.

(ii) Les manœuvres suivantes effectuées par un avion signifient que l'aide n'est plus demandée au navire auquel le signal était adressé:

- l'avion coupe à basse altitude le sillage du navire près de l'arrière, en augmentant et diminuant le bruit des moteurs ou en variant le pas de l'hélice.

NOTE: L'Organisation notifiera à l'avance tout changement éventuel apporté à ces signaux.

### Règle 17

#### Echelles de pilote

Les navires effectuant des voyages au cours desquels il est probable qu'ils auront à employer des pilotes doivent se conformer aux prescriptions suivantes en ce qui concerne les échelles de pilote:

- a. L'échelle doit être tenue en bon état et être utilisée seulement par les autorités et autres personnes, lorsqu'un navire entre au port ou prend la mer, et pour l'embarquement et le débarquement des pilotes.
- b. L'échelle doit être installée dans un endroit tel que chaque barreau soit solidement appuyé contre le bordé du navire et que le pilote puisse accéder à celui-ci avec sécurité et commodité sans monter moins de 1,50 m. (ou 5 pieds) et plus de 9 m. (ou 30 pieds). L'échelle utilisée doit être d'une seule pièce et pouvoir atteindre le niveau de la mer dans toutes les conditions normales de chargement du navire. Lorsque la hauteur entre le niveau de la mer et l'accès du navire est supérieure à 9 m. (ou 30 pieds), la montée à bord, à partir de l'échelle de pilote, doit s'effectuer à l'aide d'une échelle de coupée ou de tout autre moyen également sûr et commode.
- c. Les barreaux de l'échelle ne doivent pas avoir moins de 47,5 cm. (ou 19 pouces) de long, 11,25 cm. (ou 4½ pouces) de large et 2,5 cm. (ou 1 pouce) d'épaisseur. Les échelons doivent être assemblés de telle sorte que l'échelle présente une résistance suffisante, les barreaux étant mainte-

nus horizontaux et ne devant pas se trouver séparés les uns des autres par une distance inférieure à 30,5 cm. (ou 12 pouces) ou supérieure à 38,5 cm. (ou 15 pouces).

- d. Une tireveille, solidement amarrée, et une ligne de sauvetage doivent se trouver à portée, prêtes à être utilisées en cas de besoin.
- e. Des dispositions doivent être prises de façon que:
  - (i) L'installation de l'échelle, ainsi que l'embarquement et le débarquement du pilote, soient surveillés par un officier responsable.
  - (ii) Des mains-courantes soient prévues afin d'aider le pilote à passer avec sécurité et commodité du sommet de l'échelle dans le navire ou sur le pont de celui-ci.
- f. En cas de besoin, des traverses doivent être placées à des intervalles tels que l'échelle ne puisse tourner.
- g. De nuit, on doit tenir prête et utiliser une lumière éclairant l'extérieur et le pont doit être suffisamment éclairé à l'endroit où le pilote accède au navire.
- h. Les navires présentant des ceintures en saillie ou tous autres navires, qui en raison de leur construction ne peuvent satisfaire pleinement à la prescription exigeant que l'échelle soit fixée en un endroit tel que chaque barreau demeure solidement appuyé contre le bordé du navire, doivent remplir cette condition dans toute la mesure du possible.

## CHAPITRE VI

### Transport de grains

#### Règle 1

##### Application

Sauf dispositions expresses contraires, le présent Chapitre s'applique à tous les navires transportant des grains soumis à application des Règles de la présente Convention.

#### Règle 2

##### Définition

Le terme « grain » comprend le blé, le maïs, l'avoine, l'orge, le seigle, le riz, les légumes secs et les graines de semence.

#### Règle 3

##### Arrimage

Lorsque du grain est chargé sur un navire, toutes précautions raisonnables et nécessaires doivent être prises pour empêcher le ripage de la cargaison. Dans le cas de cale ou de compartiment entièrement rempli de grain en vrac, celui-ci doit être chargé de façon à remplir tous les espaces entre les barrots, dans les côtés en abord et dans les parties avant et arrière.

## Règle 4

## Chargement des cales et compartiments complètement remplis

Sous réserve des prescriptions de la Règle 6 du présent Chapitre, si une cale ou un compartiment est entièrement rempli de grain en vrac, il doit être divisé soit par une cloison longitudinale ou des bardis dans l'axe du navire ou à une distance de cet axe qui ne soit pas supérieure à 5 pour cent de la largeur hors membres du navire soit par des cloisons longitudinales ou des bardis en dehors de l'axe du navire, à condition que leur distance ne dépasse pas 60 pour cent de la largeur hors membres du navire et que dans ce dernier cas des écoutes d'arrimage de dimensions suffisantes soient placées en abord à des intervalles mesurés longitudinalement ne dépassant pas 7,62 mètres (ou 25 pieds), les écoutes d'arrimage aux extrémités du compartiment étant placées à une distance ne dépassant pas 3,66 mètres (ou 12 pieds) des cloisons transversales. Dans chaque cas, les cloisons longitudinales ou les bardis seront soigneusement construits, prévus étanches au grain et avec des remplissages convenables entre les barrots. Dans les cales, ces cloisons longitudinales ou ces bardis s'étendront vers le bas, depuis le dessous du pont jusqu'à une distance d'au moins un tiers de la profondeur de la cale avec un minimum de 2,44 mètres (ou 8 pieds). Dans les compartiments situés dans les entreponts et les superstructures, elles s'étendront de pont à pont. Dans tous les cas, les cloisons longitudinales et les bardis s'étendront jusqu'à la partie supérieure des feeders de la cale ou du compartiment dans lequel ils sont situés.

Sous réserve que, dans le cas de navires chargés de grain autre que de la graine de lin, la hauteur métacentrique (après correction des carènes liquides dans les soutes et ballasts) soit maintenue pendant toute la traversée, au moins à 0,31 mètre (ou 12 pouces) dans le cas de navires à 1 ou 2 ponts et au moins à 0,36 mètre (ou 14 pouces) dans le cas des autres navires, les cloisons longitudinales ou les bardis ne sont pas nécessaires :

- a. Sous un feeder et dans un espace de 2,13 mètres (ou 7 pieds) autour d'un feeder mais seulement au droit d'un panneau si ce feeder contient, ou si tous les feeders alimentant collectivement un compartiment contiennent, au moins 5 pour cent de la quantité de grain chargé dans ce compartiment;
- b. Dans les feeders remplissant les conditions du paragraphe a de la présente Règle et ayant des dimensions telles que la surface libre du grain restera dans les feeders pendant toute la traversée compte tenu d'un tassement du grain correspondant à 2 pour cent du volume du compartiment alimenté et d'un ripage de la surface libre du grain d'un angle de 12 degrés avec l'horizontale; dans ce cas, les effets possibles du déplacement des surfaces libres du grain dans les feeders devront être pris en considération pour calculer la hauteur métacentrique indiquée ci-dessus;

- c. Au droit des écoutilles, où le grain en vrac sous l'écoutille est arrimé en forme de «cuvette» jusqu'au pont, au-delà de l'écoutille, et est recouvert de grain en sacs ou de toute autre marchandise appropriée en sacs, sur une hauteur, au centre de la cuvette, d'au moins 1,83 mètre (ou 6 pieds) au-dessus du grain en vrac (mesurée au-dessous du pont); le grain en sacs ou une autre marchandise appropriée en sacs remplira l'écoutille et la cuvette placée au-dessous et sera bien bousqué contre le pont, les cloisons longitudinales, les barrots d'écoutille, les côtés et les surbaux d'extrémité d'écoutille.

### Règle 5

#### Chargement des cales et compartiments partiellement remplis

Sous réserve des prescriptions de la Règle 6 du présent Chapitre, si une cale ou un compartiment est partiellement rempli de grain en vrac:

- a. Il doit être divisé soit par une cloison longitudinale ou des bardis dans l'axe du navire ou à une distance de celui-ci qui ne soit pas supérieure à 5 pour cent de la largeur hors membres du navire soit par des cloisons longitudinales ou des bardis en dehors de l'axe du navire, sous réserve que leur distance n'exécède pas 60 pour cent de la largeur hors membres du navire. Dans chaque cas, les cloisons longitudinales ou les bardis doivent être de construction appropriée et doivent s'étendre depuis le fond de la cale, ou depuis le pont, suivant le cas, jusqu'à une hauteur d'au moins 0,61 mètre (ou 2 pieds) au-dessus de la surface du grain en vrac.

Toutefois, à l'exception du cas de cales partiellement remplies de graines de lin en vrac, des cloisons longitudinales ou des bardis ne sont pas nécessaires au droit du panneau dans le cas de navires pour lesquels la hauteur métacentrique (après correction des carènes liquides dans les soutes et les ballasts) est maintenue pendant toute la traversée au moins à 0,31 mètre (ou 12 pouces) dans le cas des navires à un ou deux ponts et au moins à 0,36 mètre (ou 14 pouces) dans le cas des autres navires;

- b. De plus, le grain doit être nivelé et recouvert par du grain en sacs ou toute autre marchandise appropriée arrimée bien serré sur une hauteur d'au moins 1,22 mètre (ou 4 pieds) au-dessus du grain en vrac dans la partie divisée par la cloison longitudinale ou les bardis et sur au moins 1,52 mètre (ou 5 pieds) dans les parties non ainsi divisées. Le grain en sacs, ou les autres marchandises appropriées, doivent être supportés par une plateforme convenable posée sur toute la surface du grain en vrac. Une telle plateforme doit être constituée soit par des supports espacés d'au plus 1,22 mètre (ou 4 pieds) et des planches de 25 millimètres (ou 1 pouce) d'épaisseur placées à moins de 0,10 mètre (ou 4 pouces) les unes des autres, soit en solides prélaris se recouvrant convenablement.

### Règle 6

#### Exceptions concernant les cloisons longitudinales

La mise en place de cloisons longitudinales ou de bardis prévue par les Règles 4 et 5 du présent Chapitre n'est pas exigée dans les cas suivants:

- a. Dans une cale inférieure, si le grain en vrac contenu ne dépasse pas un tiers de la capacité de la cale, ou la moitié de sa capacité dans le cas d'une cale divisée par un tunnel d'arbre. Il est entendu que le terme de cale inférieure couvre également la partie inférieure de la cale d'un navire à un pont;
- b. Dans tout espace d'un entrepont ou d'une superstructure, sous réserve que les parties en abord soient remplies avec du grain en sacs ou toute autre marchandise appropriée, sur une largeur de chaque côté qui ne soit pas inférieure à 20 pour cent de la largeur du navire au droit de ces espaces;
- c. Dans les parties des espaces utilisés qui ont une largeur maximum au pont ne dépassant pas la moitié de la largeur hors membres du navire.

### Règle 7

#### Feeders

- a. (i) Toute cale ou compartiment qui est entièrement rempli de grain en vrac doit être alimenté par des feeders judicieusement placés et convenablement construits, sauf dispositions contraires du paragraphe *c* de la Règle 4 et des Règles 8 et 12 du présent Chapitre, de façon à assurer le libre passage du grain depuis les feeders à toutes les parties de la cale ou du compartiment.
- (ii) Chaque feeder doit contenir au moins 2 pour cent de la quantité du grain chargé dans la partie de la cale ou du compartiment qu'il alimente, sauf dispositions contraires du paragraphe *a* de la Règle 4 du présent Chapitre.
- b. Quand le grain en vrac est transporté dans des deep-tanks construits essentiellement pour le transport des liquides et auxquels s'applique le paragraphe *c* de la Règle 6 du présent Chapitre ou qui sont divisés en permanence par une ou plusieurs cloisons longitudinales d'acier ne laissant pas passer le grain, des feeders alimentant le deep-tank ne sont pas nécessaires à condition que les deep-tanks et leurs écoutes soient complètement remplis et que la fermeture des panneaux soit bien assurée.

### Règle 8

#### Chargement en commun

Aux fins de l'application des Règles 4 et 7 du présent Chapitre, les cales inférieures et les entreponts situés au-dessus d'elles peuvent être chargés comme un seul compartiment, sous réserve des conditions suivantes:

- a. Les cloisons longitudinales ou bardis doivent être installés de pont à pont dans l'entrepont d'un navire à deux ponts; dans tous les autres cas, ces cloisons longitudinales ou bardis doivent être installés sur le tiers supérieur de la profondeur totale des espaces communs;
- b. Afin d'assurer un écoulement convenable du grain, tous les espaces devront satisfaire aux prescriptions de la Règle 9 du présent Chapitre, et sur le pont situé immédiatement au-dessous du pont supérieur on devra prévoir en abord, à l'avant et à l'arrière des extrémités des écoutilles les ouvertures nécessaires pour garantir en combinaison avec les écoutilles que la distance d'alimentation mesurée dans le sens longitudinal ne dépassera pas 2,44 m. (ou 8 pieds).

### Règle 9

#### Arrimage et chargement en sacs des extrémités des cales et compartiments

Lorsque la distance mesurée vers l'avant ou vers l'arrière, de toute partie d'une cale ou d'un compartiment au feeder le plus voisin excède 7,62 m. (ou 25 pieds), le grain dans la partie située au-delà des 7,62 m. (ou 25 pieds) doit être nivelé à une profondeur d'au moins 1,83 m. (ou 6 pieds) en-dessous du pont, et les parties avant et arrière remplies de grain en sacs posés sur une plateforme convenable, comme prévu au paragraphe *b* de la Règle 5 du présent Chapitre.

### Règle 10

#### Grain en vrac dans les entreponts et les superstructures

Du grain en vrac ne doit pas être chargé au-dessus du pont, dans l'entrepont d'un navire à deux ponts ou dans l'entrepont supérieur d'un navire ayant plus de deux ponts, excepté dans les conditions suivantes:

- a. Le grain en vrac ou toute autre marchandise doit être chargé de façon à assurer le maximum de stabilité: en tout état de cause la hauteur métacentrique (après correction des carènes liquides) devra pouvoir être maintenue pendant toute la traversée supérieure à 0,31 m. (ou 12 pouces) dans le cas de navires à un ou deux ponts et à 0,36 m. (ou 14 pouces) dans le cas des autres navires; en variante la quantité de grain transportée en vrac ou les autres cargaisons transportées au-dessus du pont dans les espaces de l'entrepont d'un navire à deux ponts, ou dans les espaces de l'entrepont supérieur d'un navire ayant plus de deux ponts, n'excédera pas 28 pour cent en poids de la cargaison totale au-dessous de l'entrepont, lorsque le capitaine estime que le navire a une stabilité suffisante pendant tout le voyage; la limite de 28 pour cent, indiquée ci-dessus, ne s'appliquera pas lorsque le grain transporté dans l'entrepont ou dans l'entrepont supérieur est de l'avoine, de l'orge, ou des graines de coton;

- b. La surface de pont de toute partie des compartiments auxquels s'applique la présente Règle, qui sont chargés de grain en vrac et qui sont seulement partiellement remplis, ne dépasse pas 93 mètres carrés (ou 1.000 pieds carrés);
- c. Tous les espaces visés dans la présente Règle, dans lesquels est chargé du grain en vrac, sont subdivisés par des cloisons transversales placées à une distance l'une de l'autre n'excédant pas 30,50 m (ou 100 pieds); lorsque cette distance est supérieure, la partie en excédent doit être complètement remplie de grain en sacs ou autre marchandise appropriée.

### Règle 11

#### Limitation du nombre de cales et compartiments partiellement remplis

Sauf dans le cas des navires où la hauteur métacentrique (après correction des carènes liquides) est maintenue pendant toute la traversée supérieure à 0,31 m. (ou 12 pouces) dans le cas de navires à un ou deux ponts et à 0,36 m. (ou 14 pouces) dans le cas des autres navires, il ne doit pas y avoir plus de deux cales ou compartiments partiellement remplis de grain en vrac, mais d'autres cales ou compartiments peuvent être partiellement remplis de grain en vrac sous réserve que la partie restante soit complétée par du grain en sacs ou autre marchandise appropriée. Pour l'application de cette Règle:

- a. Les entreponts superposés doivent être considérés comme des compartiments séparés et distincts des cales situées en dessous;
- b. Les feeders et les espaces partiellement remplis dont il est fait mention au paragraphe b de la Règle 10 du présent Chapitre ne doivent pas être considérés comme des compartiments;
- c. Les cales ou compartiments munis d'une ou plusieurs séparations longitudinales étanches au grain doivent être considérés comme une seule cale ou compartiment.

### Règle 12

#### Chargement et arrimage de navires particulièrement adaptés

a. Nonobstant les dispositions contenues dans les Règles 4 à 11 du présent Chapitre, le grain en vrac peut être transporté sans que les prescriptions, qu'elles contiennent soient observées, dans des navires comportant deux ou plusieurs divisions longitudinales verticales ou inclinées étanches au grain, convenablement disposées pour limiter les effets de tout ripage transversal du grain, sous réserve des conditions suivantes:

- (i) le plus grand nombre possible de cables et de compartiments doivent être remplis et arrimés au mieux;
- (ii) pour toute disposition d'arrimage proposée, le navire ne prendra pas de gîte supérieure à 5 degrés, à aucun stade du voyage, lorsque:

1. Dans les cales ou compartiments qui ont été totalement remplis le grain subit un tassement de 2 pour cent en volume, et sa surface libre ripe d'un angle de 12 degrés par rapport à la surface originale pour les parties de cette surface situées au-dessous de toutes les limites de ces cales et compartiments ayant une inclinaison de moins de 30 degrés avec l'horizontale;
2. Dans les cales ou compartiments partiellement remplis, le grain se tasse et sa surface libre ripe comme il est décrit à l'alinéa a 1 du présent paragraphe, ou sous tel angle plus grand, jugé nécessaire par l'Administration ou un Gouvernement contractant agissant au nom d'une Administration, et que les surfaces du grain, arri-mées conformément à la Règle 5 du présent Chapitre ripent d'un angle de 8 degrés par rapport aux surfaces nivelées initiales. Aux fins de l'alinéa (ii) du présent paragraphe les bardis, si le navire en est pourvu, seront considérés comme limitant le ripage transversal de la surface du grain;
- (iii) Le capitaine doit posséder un plan de chargement du grain et un manuel de stabilité, tous deux approuvés par l'Administration, ou un Gouvernement contractant agissant au nom d'une Administration, et indiquant les conditions de stabilité sur lesquelles reposent les calculs indiqués à l'alinéa (ii) du présent paragraphe.

b. L'Administration, ou un Gouvernement contractant agissant au nom d'une Administration, prescrira les précautions à prendre pour empêcher le ripage dans toutes les autres conditions de chargement des navires construits selon les dispositions du paragraphe a de la présente Règle, qui remplissent les conditions énoncées aux alinéas (ii) et (iii) de ce même paragraphe.

c. L'Administration, ou un Gouvernement contractant agissant au nom d'une Administration, prescrira les précautions à prendre pour empêcher le ripage dans un navire construit de toute autre manière qui remplit les conditions énoncées aux alinéas (ii) et (iii) du paragraphe a de la présente Règle.

### Règle 13

#### Water ballasts

Les doubles-fonds qui sont utilisés pour assurer la stabilité exigée dans les navires chargés de grain en vrac doivent avoir un cloisonnement longitudinal étanche convenable, sauf si la largeur du double-fond considéré, mesurée à sa mi-longueur, est inférieure à 60 pour cent de la largeur hors membres du navire.

### Règle 14

#### Grains en sacs

Le grain en sacs sera transporté dans des sacs en bon état, bien pleins et convenablement fermés.

## Règle 15

### Plans de chargement de grain

*a.* Tout plan de chargement de grain approuvé, pour un navire donné, par l'Administration ou par un Gouvernement contractant agissant au nom d'une Administration doit être accepté par les autres Gouvernements contractants comme preuve que le navire chargé conformément à ce plan satisfait aux prescriptions du présent Chapitre ou à des arrangements équivalents qui ont été admis conformément à la Règle 5 du Chapitre I.

*b.* Tout plan doit être approuvé compte tenu des prescriptions du présent Chapitre, des diverses conditions de chargement au départ et à l'arrivée et de la stabilité du navire. Il doit indiquer les principales caractéristiques des installations mises en place pour empêcher le ripage de la cargaison.

*c.* Les notes qui accompagnent tout plan doivent être rédigées dans une ou plusieurs langues dont l'une doit être une des langues de la Convention.

*d.* Un exemplaire du plan doit être remis au capitaine du navire qui doit le produire pour examen aux autorités compétentes du port de chargement, si celles-ci le désirent.

*e.* Les navires transportant du grain qui ne produisent pas de plan de chargement approuvé par une Administration ou par un Gouvernement contractant agissant au nom d'une Administration, chargeront du grain, conformément aux Règles que le Gouvernement contractant, qui a juridiction sur le port de chargement, a publiées pour compléter les dispositions du présent Chapitre, en attendant l'adoption de règles internationales relatives à la solidité des installations pour maintenir le grain et à la mise en place d'ouvertures d'alimentation dans les hiloires d'écoutes.

## Règle 16

### Déroations pour certains voyages

Toute Administration ou Gouvernement contractant agissant au nom d'une Administration, s'il estime que le caractère abrité et les conditions du voyage sont tels que l'application de l'une quelconque des dispositions des Règles 3 à 15 du présent Chapitre n'est ni raisonnable ni nécessaire, peut dispenser de ces dispositions particulières certains navires ou classes de navires.

## CHAPITRE VII

**Transport des marchandises dangereuses**

## Règle 1

**Application**

*a.* Sauf dispositions expresses contraires, le présent Chapitre s'applique au transport des marchandises dangereuses à bord de tous les navires soumis à l'application des Règles de la présente Convention.

*b.* Les dispositions du présent Chapitre ne s'appliquent pas aux provisions de bord ni au matériel d'armement des navires, ni aux chargements particuliers des navires spécialement construits ou entièrement transformés à cet effet, tels que les navires-citernes.

*c.* Le transport des marchandises dangereuses est interdit à moins qu'il ne soit effectué conformément aux dispositions du présent Chapitre.

*d.* Pour compléter les dispositions du présent Chapitre, chaque Gouvernement contractant devra faire paraître ou provoquer la parution d'une instruction détaillée fixant les conditions d'emballage et d'arrimage de certaines marchandises dangereuses ou catégories de marchandises dangereuses, ainsi que toutes précautions nécessaires à observer concernant leur voisinage avec d'autres marchandises.

## Règle 2

**Classification**

Les marchandises dangereuses se répartissent dans les classes suivantes:

Classe 1 — Explosifs;

Classe 2 — Gaz comprimés, liquéfiés ou dissous sous pression;

Classe 3 — Liquides inflammables;

Classe 4 *a* — Matières solides inflammables;

Classe 4 *b* — Matières solides inflammables et autres substances susceptibles de s'enflammer spontanément;

Classe 4 *c* — Matières solides inflammables et autres substances qui, au contact de l'eau, dégagent des gaz inflammables;

Classe 5 *a* — Matières comburantes;

Classe 5 *b* — Peroxydes organiques;

Classe 6 *a* — Matières toxiques;

Classe 6 *b* — Matières infectieuses;

Classe 7 — Matières radioactives;

Classe 8 — Matières corrosives;

Classe 9 — Matières dangereuses diverses, c'est-à-dire toutes autres substances dont l'expérience a montré, ou pourra montrer, qu'elles présentent un caractère dangereux tel que les dispositions du présent Chapitre devraient lui être appliquées.

### Règle 3

#### Emballage

*a.* L'emballage des marchandises dangereuses doit: (i) être bien fait et en bon état; (ii) être conçu de manière que les parois intérieures avec lesquelles le contenu risque d'entrer en contact ne puissent être dangereusement attaquées par celui-ci; (iii) être capable de supporter les risques normaux de la manutention et du transport maritime.

*b.* Quand il est fait usage pour l'emballage de liquides en récipients d'un matériau absorbant ou de calage, ce matériau doit: (i) réduire les risques présentés par lesdits liquides; (ii) être disposé de manière à éviter tout mouvement et à conserver l'enveloppement du récipient; (iii) être en quantité suffisante pour absorber le liquide en cas de bris du récipient, autant que faire se peut.

*c.* Les récipients contenant des liquides dangereux doivent avoir une marge de remplissage suffisante à la température de chargement pour tenir compte de la plus haute température pouvant être atteinte au cours d'un transport normal.

*d.* Les cylindres ou récipients pour gaz sous pression devront répondre à des normes convenables, de construction, être convenablement essayés et entretenus, et correctement remplis.

*e.* Les récipients vides ayant servi au transport des marchandises dangereuses devront être eux-mêmes traités comme des marchandises dangereuses, à moins qu'ils n'aient été nettoyés et séchés ou efficacement fermés ou bouchés quand la nature des substances qu'ils ont contenues permet de le faire avec sécurité.

### Règle 4

#### Marquage et étiquetage

Tout récipient contenant des marchandises dangereuses devra porter une marque définissant le produit transporté par son appellation technique exacte (l'appellation commerciale ne sera pas admise) et porter une étiquette ou marque au pochoir distinctive indiquant clairement la nature dangereuse de ces marchandises. Chaque récipient doit être ainsi marqué, à l'exception des récipients contenant des produits chimiques en petites quantités et des chargements importants qui peuvent être arrimés, manutentionnés et identifiés comme un seul lot.

### Règle 5

#### Documents

*a.* On devra utiliser l'appellation technique exacte dans tous les documents relatifs au transport par mer des marchandises dangereuses et se référer à la classification de la Règle 2 du présent Chapitre (l'appellation commerciale ne sera pas admise).

b. Les connaissements préparés par le chargeur devront comprendre ou être accompagnés d'un certificat ou d'une déclaration attestant que la marchandise à transporter est correctement emballée, marquée et étiquetée et qu'elle répond aux conditions exigées pour le transport.

c. Tout navire qui transporte des marchandises dangereuses devra posséder une liste ou un manifeste spécial énumérant, conformément aux dispositions de la Règle 2 du présent Chapitre, les marchandises dangereuses embarquées et indiquant leur lieu d'arrimage à bord. Au lieu et place de cette liste ou de ce manifeste on pourra utiliser un plan de chargement détaillé indiquant par classe l'emplacement de toutes les marchandises dangereuses à bord.

## Règle 6

### Dérogation temporaire aux Règles 4 et 5

Les Gouvernements contractants qui ont un système uniforme de règles relatives au transport par terre ou par mer des marchandises dangereuses et qui ne sont pas en mesure, en conséquence, d'appliquer immédiatement les dispositions des Règles 4 et 5 du présent Chapitre, peuvent autoriser des dérogations aux dispositions de ces règles au cours d'une période n'excédant pas douze mois, à compter de la date d'entrée en vigueur de la Convention, à condition que les marchandises dangereuses soient définies dans les documents d'expédition tels que les connaissements dans les mêmes termes que prévu dans la Règle 2 de ce Chapitre et étiquetées en conséquence.

## Règle 7

### Conditions d'arrimage

a. Les marchandises dangereuses doivent être arrimées convenablement et sûrement en tenant compte de leur nature. Les marchandises inassociables doivent être séparées les unes des autres.

b. Les explosifs (à l'exception des munitions) présentant un risque grave seront arrimés dans des soutes qui devront être tenues parfaitement fermées et verrouillées pendant la traversée. Ces explosifs devront être séparés des détonateurs. Les appareils électriques et les câbles de tout compartiment dans lequel sont transportés des explosifs devront être conçus et utilisés de manière à réduire les risques d'incendie ou d'explosion.

c. Les marchandises dégageant des vapeurs dangereuses devront être placées dans un local bien ventilé ou sur le pont.

d. A bord de tout navire transportant des liquides ou des gaz inflammables, des précautions spéciales seront prises si nécessaire contre l'incendie ou l'explosion.

e. Les matières susceptibles de s'échauffer ou de s'enflammer spontanément ne devront être transportées que si toutes les précautions nécessaires ont été prises pour éviter qu'un incendie ne se déclare.

#### Règle 8

##### **Explosifs transportés à bord des navires à passagers**

a. Seuls les explosifs désignés ci-après pourront être transportés à bord des navires à passagers:

- (i) cartouches et mèches de sécurité;
- (ii) petites quantités d'explosifs dont le poids net n'excède par 9 kilogrammes (ou 20 livres anglaises) au total;
- (iii) signaux de détresse pour navires ou aéronefs dont le poids total n'excède pas 1.016 kilogrammes (ou 2.240 livres anglaises);
- (iv) artifices peu susceptibles d'exploser violemment (à l'exclusion des navires transportant des passagers de pont).

b. Nonobstant les dispositions du paragraphe a de la présente Règle, des quantités plus grandes ou des types différents d'explosifs peuvent être transportés sur des navires à passagers à bord desquels sont appliquées des mesures de sécurité spéciales approuvées par l'Administration.

### CHAPITRE VIII

## **Navires nucléaires**

#### Règle 1

##### **Application**

Les Règles du présent Chapitre s'appliquent à tous les navires nucléaires à l'exception des navires de guerre.

#### Règle 2

##### **Application des autres Chapitres**

Les Règles figurant dans les autres Chapitres de la présente Convention sont applicables aux navires nucléaires sous réserve des modifications qui y sont apportées par le présent Chapitre.

#### Règle 3

##### **Exemptions**

Un navire nucléaire ne peut, en aucun cas, être exempté des prescriptions de l'une quelconque des Règles de la présente Convention.

#### Règle 4

##### **Approbation de l'installation du réacteur**

La conception, la construction et les normes de contrôle en usine et de montage de l'installation du réacteur doivent être jugées satisfaisantes par l'Administration et approuvées par celle-ci. Elles doivent tenir compte des limites qu'impose aux visites l'existence d'un rayonnement.

#### Règle 5

##### **Adaptation de l'installation du réacteur aux conditions du service à bord**

L'installation du réacteur doit être conçue en fonction des conditions particulières du service à bord d'un navire dans toutes les circonstances, normales ou exceptionnelles, de la navigation.

#### Règle 6

##### **Protection contre le rayonnement**

L'Administration prendra les mesures nécessaires pour assurer l'absence de risques déraisonnables provenant du rayonnement ou de toute autre cause d'origine nucléaire, à la mer comme au port, pour les personnes embarquées, les populations, les voies navigables, les aliments ou les eaux.

#### Règle 7

##### **Dossier de sécurité**

a. Il est établi un Dossier de sécurité afin de permettre l'évaluation de la sécurité de l'installation nucléaire et du navire et d'assurer l'absence de risques déraisonnables provenant du rayonnement ou de toute autre cause d'origine nucléaire, à la mer comme au port, pour les personnes embarquées, les populations, les voies navigables, les aliments ou les eaux. Ce Dossier doit être soumis pour approbation à l'examen de l'Administration. Il doit être constamment tenu à jour.

b. Le Dossier de sécurité est mis suffisamment à l'avance à la disposition des Gouvernements contractants des pays dans lesquels le navire nucléaire doit se rendre afin que ceux-ci puissent apprécier la sécurité du navire.

#### Règle 8

##### **Guide de conduite**

Il est établi un guide de conduite complet et détaillé contenant, à l'intention du personnel, des renseignements et des directives pour l'aider, dans l'exercice de ses fonctions, à résoudre toutes les questions concernant la conduite de

l'installation nucléaire et ayant une importance particulière en matière de sécurité. Ce guide de conduite doit être soumis pour approbation à l'examen de l'Administration. Il doit être constamment tenu à jour; un exemplaire en est conservé à bord du navire.

### Règle 9

#### Visites

Les visites des navires nucléaires doivent satisfaire aux prescriptions qui leur sont applicables de la Règle 7 du Chapitre I, ou des Règles 8, 9 et 10 du Chapitre I, sauf dans la mesure où ces visites sont limitées par l'existence de radiations. En plus les visites doivent satisfaire à toutes les prescriptions spéciales du Dossier de sécurité. Elles doivent, nonobstant les dispositions des Règles 8 et 10 du Chapitre I, être dans tous les cas effectuées au moins une fois par an.

### Règle 10

#### Certificats

*a.* Les dispositions du paragraphe *a* de la Règle 12 du Chapitre I et de la Règle 14 du Chapitre I ne s'appliquent pas aux navires nucléaires.

*b.* Un certificat, dit Certificat de sécurité pour navire nucléaire à passagers, doit être délivré après inspection et visite à un navire nucléaire à passagers qui satisfait aux prescriptions des Chapitres II, III, IV et VIII, et à toutes autres prescriptions applicables des présentes Règles.

*c.* Un certificat, dit Certificat de sécurité pour navire nucléaire de charge, doit être délivré après inspection et visite à un navire nucléaire de charge qui satisfait aux prescriptions en matière de visite pour navires de charge, explicitées, dans la Règle 10 du Chapitre I, ainsi qu'aux prescriptions des Chapitres II, III, IV et VIII et à toutes autres prescriptions applicables des présentes Règles.

*d.* Les Certificats de sécurité pour navire nucléaire à passagers et les Certificats de sécurité pour navire nucléaire de charge doivent établir que: «ce navire, qui est un navire nucléaire, satisfait à toutes les prescriptions du Chapitre VIII de la Convention et est conforme au Dossier de sécurité approuvé pour le navire».

*e.* La validité des Certificats de sécurité pour navire nucléaire à passagers et des Certificats de sécurité pour navire nucléaire de charge ne doit pas excéder douze mois.

*f.* Les Certificats de sécurité pour navire nucléaire à passagers et les Certificats de sécurité pour navire nucléaire de charge doivent être délivrés par l'Administration, ou par toute personne ou organisation dûment autorisée par elle. Dans tous les cas, l'Administration assume l'entière responsabilité du certificat.

## Règle 11

**Contrôle spécial**

Outre les contrôles stipulés à la Règle 19 du Chapitre I, les navires nucléaires peuvent faire l'objet, avant l'entrée dans les ports des Gouvernements contractants ainsi qu'à l'intérieur de ces ports, d'un contrôle spécial qui a pour but de vérifier que le navire possède un certificat valable de sécurité pour navire nucléaire et qu'il ne présente pas de risque déraisonnable provenant du rayonnement ou de toute autre cause d'origine nucléaire, à la mer comme au port, pour les personnes embarquées, les populations, les voies navigables, les aliments ou les eaux.

## Règle 12

**Accidents**

Au cas où se produirait un accident quelconque de nature à créer un danger pour le milieu entourant le navire, le capitaine d'un navire nucléaire doit en informer immédiatement l'Administration. Le capitaine doit également aviser immédiatement les administrations compétentes de tout pays dans les eaux duquel le navire se trouve ou pénètre en état d'avarie.

## APPENDICE

## Modèle de Certificat de Sécurité pour navires à passagers

## Certificat de sécurité pour navire à passagers

(Cachet Officiel)

(Nationalité)

pour un  
un court voyage internationalDélivré en vertu des dispositions de la Convention Internationale  
pour la Sauvegarde de la Vie Humaine en Mer, 1960

Nom du navire	Numéro ou Lettres Distinctifs du Navire	Port d'Immatri- culation	Tonnage Brut	(Eventuellement) conditions des voyages faisant l'objet de la Règle 27 (c) (vii) figurant au Chapitre III	Date à laquelle la quille a été posée (voir la NOTE ci-dessous)

Le Gouvernement

(Nom) certifie

Je, soussigné

(Nom) certifie

I. Que le navire susvisé a été dûment visité conformément aux dispositions de la Convention Internationale précitée.

II. Qu'à la suite de cette visite, il a été constaté que le navire satisfait aux prescriptions des Règles annexées à ladite Convention en ce qui concerne:

1. La structure, les chaudières principales et auxiliaires et autres récipients sous pression et les machines;
2. Les dispositions et les détails relatifs au compartimentage étanche;
3. Les lignes de charge de compartimentage suivantes:

Lignes de charge de compartimentage déterminées et marquées sur la muraille au milieu du navire (Règle 11 figurant au Chapitre II de la Convention)	Franc-bord	A utiliser quand les espaces affectés aux passagers comprennent les volumes suivants pouvant être occupés soit par des passagers, soit par des marchandises
C. 1	.....	.....
C. 2	.....	.....
C. 3	.....	.....

III. Que les engins de sauvetage sont suffisants pour un nombre total maximum de ..... personnes, à savoir:

- ..... embarcations de sauvetage (y compris ..... embarcations de sauvetage à moteur) susceptibles de recevoir ..... personnes, et ..... embarcations de sauvetage à moteur munies d'une installation radiotélégraphique et d'un projecteur (compris dans le nombre total des embarcations de sauvetage ci-dessus mentionnées) et ..... embarcations de sauvetage à moteur munies d'un projecteur seulement (également compris dans le nombre total des embarcations de sauvetage ci-dessus mentionnées) exigeant ..... canotiers brevetés;
- ..... radeaux de sauvetage placés sous des dispositifs de mise à l'eau d'un type approuvé, susceptibles de recevoir ..... personnes;
- ..... radeaux de sauvetage, non placés sous des dispositifs de mise à l'eau d'un type approuvé, susceptibles de recevoir ..... personnes;
- ..... engins flottants susceptibles de supporter ..... personnes;
- ..... bouées de sauvetage;
- ..... brassières de sauvetage.

IV. Que les embarcations et radeaux de sauvetage sont pourvus du matériel prévu par les dispositions des Règles.

V. Que le navire est muni d'un appareil lance-amarre et d'un appareil portatif de radio pour embarcations et radeaux de sauvetage répondant aux prescriptions des Règles.

VI. Que le navire répond aux prescriptions des Règles en ce qui concerne les installations radiotélégraphiques, à savoir:—

	Prescriptions de la Règle	Dispositions réalisées à bord
Heures d'écoute par opérateur .....	.....	.....
Nombre d'opérateurs .....	.....	.....
Y a-t-il un appareil auto-alarme? .....	.....	.....
Y a-t-il une installation principale? .....	.....	.....
Y a-t-il une installation de réserve? .....	.....	.....
L'émetteur principal et l'émetteur de réserve sont-ils électriquement séparés ou sont-ils conjugués? .....	.....	.....
Y a-t-il un radiogoniomètre? .....	.....	.....
Nombre de passagers pour lequel ce certificat a été délivré .....	.....	.....

VII. Que les installations radiotélégraphiques pour embarcations de sauvetage à moteurs et/ou, le cas échéant, l'appareil portatif de radio pour embarcations et radeaux de sauvetage, fonctionnent conformément aux dispositions des Règles.

VIII. Que le navire satisfait aux prescriptions desdites Règles en ce qui concerne les dispositifs de détection et d'extinction de l'incendie, et qu'il est pourvu de feux et de marques de navigation et d'une échelle de pilote, ainsi que des moyens d'émettre des signaux de détresse, conformément aux dispositions des Règles et à celles des Règles internationales pour prévenir les abordages en mer.

IX. Que le navire répond à toutes les autres prescriptions des Règles dans la mesure où elles lui sont applicables.

Ce certificat est délivré au nom du Gouvernement .....

Il est valable jusqu'au .....

Délivré à ....., le ..... 19.....

*Placer ici le cachet ou la signature de l'autorité chargée de la délivrance de ce certificat.*

*(Cachet)*

*Si ce document est signé, le paragraphe suivant est ajouté:*

Le soussigné déclare qu'il est dûment autorisé par le dit Gouvernement à délivrer le présent certificat.

*(Signature)*

NOTE. — Il suffit d'indiquer l'année où la quille a été posée, sauf pour l'année 1952 et pour l'année d'entrée en vigueur de la Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer, 1960, auxquels cas il faut inscrire la date exacte.

Dans le cas d'un navire transformé aux termes de la Règle 1 (b) (i) du Chapitre II de la Convention indiquer la date à laquelle les travaux de transformation ont été commencés.

*Modèle de Certificat de Sécurité de construction pour navires de charge***Certificat de sécurité de construction pour navire de charge***(Cachet Officiel)**(Nationalité)***Délivré en vertu des dispositions de la Convention Internationale  
pour la Sauvegarde de la Vie Humaine en Mer, 1960**

Nom du Navire	Numéro ou Lettres Distinctifs du Navire	Port d'Immatriculation	Tonnage Brut	Date à laquelle la quille a été posée (voir la NOTE ci-dessous)

Le Gouvernement*(Nom) certifie*

Je, soussigné

*(Nom) certifie*

Que le navire susvisé a été dûment visité, conformément aux dispositions de la Règle 10 du Chapitre I de la Convention mentionnée ci-dessus, et qu'à la suite de cette visite il a été constaté que l'état de la coque, des machines et de l'armement tels qu'ils sont définis dans la Règle suscitée est satisfaisant sous tous les rapports et que le navire est conforme aux prescriptions applicables du Chapitre II (autres que celles qui se rapportent aux appareils extincteurs d'incendie et aux plans de lutte contre l'incendie).

Ce certificat est délivré au nom du Gouvernement .....

Il est valable jusqu'au.....

Délivré à ....., le ..... 19.....

*Placer ici le cachet ou la signature de l'autorité chargée de délivrer ce certificat.*

*(Cachet)*

*Si ce document est signé le paragraphe suivant est ajouté:*

Le soussigné déclare qu'il est dûment autorisé par ledit Gouvernement à délivrer ce certificat.

*(Signature)*

NOTE. — Il suffit d'indiquer l'année où la quille a été posée, sauf pour l'année 1952 et pour l'année d'entrée en vigueur de la Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer, 1960, auxquels cas il faut inscrire la date exacte.

Modèle de Certificat de sécurité du matériel d'armement pour navires de charge

### Certificat de sécurité du matériel d'armement pour navire de charge

(Cachet Officiel)

(Nationalité)

Délivré en vertu des dispositions de la Convention Internationale  
pour la Sauvegarde de la Vie Humaine en Mer, 1960

Nom du Navire	Numéro ou Lettres Distinctifs du Navire	Port d'Immatri- culation	Tonnage Brut	Date à laquelle la quille a été posée (voir la NOTE ci-dessous)

Le Gouvernement

(Nom) certifie

Je, soussigné

(Nom) certifie

I. Que le navire susvisé a été dûment visité conformément aux dispositions de la Convention précitée.

II. Qu'à la suite de cette visite, il a été constaté que les engins de sauvetage sont suffisants pour un nombre total maximum de ..... personnes, à savoir:

- ..... embarcations de sauvetage à bâbord susceptibles de recevoir ..... personnes;
- ..... embarcations de sauvetage à tribord susceptibles de recevoir ..... personnes;
- ..... embarcations de sauvetage à moteur (compris dans le nombre total des embarcations ci-dessus mentionnées) comprenant ..... embarcations de sauvetage à moteur munies d'une installation radiotélégraphique et d'un projecteur et ..... embarcations de sauvetage à moteur munies d'un projecteur seulement;
- ..... radeaux de sauvetage placés sous des dispositifs de mise à l'eau d'un type approuvé susceptibles de recevoir ..... personnes;
- ..... radeaux de sauvetage non placés sous des dispositifs de mise à l'eau d'un type approuvé, susceptibles de recevoir ..... personnes;
- ..... bouées de sauvetage;
- ..... brassières de sauvetage.

III. Que les embarcations et les radeaux de sauvetage sont pourvus du matériel prévu par les dispositions des Règles annexées à la Convention.

IV. Que le navire est pourvu d'un appareil lance-amarre et d'un équipement radiotélégraphique portable pour embarcations et radeaux de sauvetage répondant aux prescriptions des Règles.

V. Qu'à la suite de la visite, il a été constaté que le navire satisfait aux prescriptions des Règles en ce qui concerne les dispositifs d'extinction de l'incendie et les plans de lutte contre l'incendie, et qu'il est pourvu de feux et de marques de navigation, d'une échelle de pilote ainsi que des moyens d'émettre des signaux sonores et des signaux de détresse, conformément aux dispositions des Règles et à celles des Règles internationales pour prévenir les abordages en mer.

VI. Que le navire répond à toutes les autres prescriptions des Règles, dans la mesure où elles lui sont applicables.

Ce certificat est délivré au nom du Gouvernement .....  
Il est valable jusqu'au.....

Délivré à ....., le ..... 19.....

*Placer ici le cachet ou la signature de l'autorité chargée de la délivrance de ce certificat.*

*(Cachet)*

*Si ce document est signé, le paragraphe suivant est ajouté:*

Le soussigné déclare qu'il est dûment autorisé par ledit Gouvernement à délivrer le présent certificat.

*(Signature)*

NOTE. — Il suffit d'indiquer l'année où la quille a été posée, sauf pour l'année 1952 et pour l'année d'entrée en vigueur de la Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer, 1960, auxquels cas il faut indiquer la date réelle.

*Modèle de Certificat de Sécurité Radiotéléphonique pour navires de charge*

**Certificat de sécurité radiotéléphonique pour navire de charge**

(Cachet Officiel)

(Nationalité)

**Délivré en vertu des dispositions de la Convention Internationale  
pour la Sauvegarde de la Vie Humaine en Mer, 1960**

Nom du Navire	Numéro ou Lettres Distinctifs du Navire	Port d'Immatri- culation	Tonnage Brut	Date à laquelle la quille a été posée (voir la NOTE ci-dessous)

Le Gouvernement

(Nom) certifie

Je, soussigné

(Nom) certifie

I. Que le navire susvisé satisfait aux dispositions des Règles annexées à la Convention internationale précitée en ce qui concerne la radiotéléphonie:

	Prescriptions des Règles	Dispositions réalisées à bord
Heures d'écoute .....		
Nombre d'opérateurs .....		

II. Que, le cas échéant, l'équipement de radio portatif pour embarcations et radeaux de sauvetage satisfait aux dispositions desdites Règles.

Ce certificat est délivré au nom du Gouvernement .....

Il est valable jusqu'au .....

Délivré à ....., le 19.....

*Placer ici le cachet ou la signature de l'autorité chargée de délivrer ce certificat.*

(Cachet)

*Si ce document est signé, le paragraphe suivant est ajouté:*

Le soussigné déclare qu'il est dûment autorisé par ledit Gouvernement à délivrer ce certificat.

(Signature)

NOTE. — Il suffit d'indiquer l'année où la quille a été posée, sauf pour l'année 1952 et pour l'année d'entrée en vigueur de la Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer, 1960, auxquels cas il faut indiquer la date réelle.

*Modèle de Certificat de Sécurité Radiotélégraphique  
pour navires de charge*

**Certificat de sécurité radiotélégraphique pour navire de charge**

(Cachet Officiel)

(Nationalité)

**Délivré en vertu des dispositions de la Convention Internationale  
pour la Sauvegarde de la Vie Humaine en Mer, 1960**

Nom du Navire	Numéro ou Lettres Distinctifs du Navire	Port d'Immatri-culation	Tonnage Brut	Date à laquelle la quille a été posée (voir la NOTE ci-dessous)

Le Gouvernement

(Nom) certifie

Je, soussigné

(Nom) certifie

I. Que le navire susvisé satisfait aux dispositions des Règles annexées à la Convention précitée en ce qui concerne la radiotélégraphie:

	Prescriptions des Règles	Dispositions réalisées à bord
Heures d'écoute par opérateur .....		
Nombre d'opérateurs .....		
Y a-t-il un appareil auto-alarme? .....		
Y a-t-il une installation principale? .....		
Y a-t-il une installation de réserve? .....		
L'émetteur principal et l'émetteur de réserve sont-ils électriquement séparés ou sont-ils conjugués? .....		
Y a-t-il un radiogoniomètre? .....		

II. Que les installations radiotélégraphiques pour embarcations de sauvetage à moteur et/ou le cas échéant l'appareil de radio portatif pour embarcations et radeaux de sauvetage fonctionnent conformément aux dispositions des présentes Règles.

Ce certificat est délivré au nom du Gouvernement .....  
 Il est valable jusqu'au .....

Délivré à ....., le ..... 19.....

Placer ici le cachet ou la signature de l'autorité chargée de délivrer ce certificat.

(Cachet)

Si le document est signé, le paragraphe suivant est ajouté:

Le soussigné déclare qu'il est dûment autorisé par le dit Gouvernement à délivrer ce certificat.

(Signature)

NOTE. — Il suffit d'indiquer l'année où la quille a été posée, sauf pour l'année 1952 et pour l'année d'entrée en vigueur de la Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer, 1960, auxquels cas il faut inscrire la date exacte.

### Modèle de Certificat d'Exemption

#### Certificat d'exemption

(Cachet Officiel)

(Nationalité)

#### Délivré en vertu des dispositions de la Convention Internationale pour la Sauvegarde de la Vie Humaine en Mer, 1960

Nom du Navire	Numéro ou Lettres Distinctifs du Navire	Port d'Immatriculation	Tonnage Brut

Le Gouvernement

(Nom) certifie

Je, soussigné

(Nom) certifie

Que le navire susvisé est exempté, en vertu de la Règle .....  
 Chapitre ..... des Règles annexées à la Convention précitée, de  
 l'application des prescriptions de <sup>1)</sup> .....  
 de la Convention pour les voyages de .....  
 à .....

\*) Indiquer ici les conditions, s'il en } \*  
 existe, sous lesquelles le certificat  
 d'exemption est accordé. }

Ce certificat est délivré au nom du Gouvernement .....  
 Il est valable jusqu'au .....

Délivré à ....., le ..... 19.....

*Placer ici le cachet ou la signature de l'autorité chargée de délivrer ce certificat.*

*(Cachet)*

*Si le document est signé, le paragraphe suivant est ajouté:*

Le soussigné déclare qu'il est dûment autorisé par ledit Gouvernement à délivrer ce certificat.

*(Signature)*

1) Indiquer ici les références aux Chapitres, Règles et paragraphes.

*Modèle de Certificat de Sécurité pour navires nucléaires  
 (navires à passagers)*

**Certificat de sécurité pour navire nucléaire  
 (navires à passagers)**

*(Cachet Officiel)*

*(Nationalité)*

**Délivré en vertu des dispositions de la Convention Internationale  
 pour la Sauvegarde de la Vie Humaine en Mer, 1960**

Nom du navire	Numéro ou Lettres Distinctifs du Navire	Port d'Immatri- culation	Tonnage Brut	(Eventuellement) conditions des voyages faisant l'objet de la Règle 27 c (vi) figurant au Chapitre III	Date à laquelle la quille a été posée (voir la NOTE ci-dessous)

Le Gouvernement  
 Je, soussigné

*(Nom) certifie*  
*(Nom) certifie*

I. Que le navire susvisé a été dûment visité conformément aux dispositions de la Convention précitée.

II. Que ce navire, qui est un navire nucléaire, satisfait à toutes les prescriptions du Chapitre VIII de la Convention et est conforme au Dossier de sécurité approuvé pour le navire.

III. Qu'à la suite de la visite, il a été constaté que le navire satisfait aux prescriptions des Règles annexées à ladite Convention en ce qui concerne:

1. La structure, les chaudières principales et auxiliaires et autres récipients à pression et les machines;
2. Les dispositions et les détails relatifs au compartimentage étanche;
3. Les lignes de charge de compartimentage suivantes:

Lignes de charge de compartimentage déterminées et marquées sur la muraille au milieu du navire (Règle 11 figurant au Chapitre II)	Franc-bord	A utiliser quand les espaces affectés aux passagers comprennent les volumes suivants pouvant être occupés soit par des passagers, soit par des marchandises
C. 1	.....	.....
C. 2	.....	.....
C. 3	.....	.....

IV. Que les engins de sauvetage sont suffisants pour un nombre total maximum de ..... personnes, à savoir:

- ..... embarcations de sauvetage (y compris ..... embarcations de sauvetage à moteur) susceptibles de recevoir ..... personnes, et ..... embarcations de sauvetage à moteur munies d'une installation radiotélégraphique et d'un projecteur (compris dans le nombre total des embarcations de sauvetage ci-dessus mentionnées) et ..... embarcations de sauvetage à moteur munies d'un projecteur seulement (également compris dans le nombre total des embarcations de sauvetage ci-dessus mentionnées) exigeant ..... canotiers brevetés;
- ..... radeaux de sauvetage placés sous des dispositifs de mise à l'eau d'un type approuvé, susceptibles de recevoir ..... personnes;
- ..... radeaux de sauvetage, non placés sous des dispositifs de mise à l'eau d'un type approuvé, susceptibles de recevoir ..... personnes;
- ..... engins flottants susceptibles de supporter ..... personnes;
- ..... bouées de sauvetage;
- ..... brassières de sauvetage.

V. Que les embarcations et radeaux de sauvetage sont pourvus du matériel prévu par les dispositions des Règles.

VI. Que le navire est muni d'un appareil lance-amarre et d'un appareil portatif de radiò pour embarcations de sauvetage répondant aux prescriptions des Règles.

VII. Que le navire répond aux prescriptions des Règles en ce qui concerne les installations radiotélégraphiques, à savoir:

	Prescriptions des Règles	Dispositions réalisées à bord
Heures d'écoute par opérateur .....		
Nombre d'opérateurs .....		
Y a-t-il un appareil auto-alarme? .....		
Y a-t-il une installation principale? .....		
Y a-t-il une installation de réserve? .....		
L'émetteur principal et l'émetteur de réserve sont-ils électriquement séparés ou sont-ils conjugués? .....		
Y a-t-il un radiogoniomètre? .....		
Nombre de passagers pour lequel ce certificat a été délivré .....		

VIII. Que les installations radiotélégraphiques pour les embarcations de sauvetage à moteur et/ou, le cas échéant, l'appareil portatif de radio pour embarcations et radeaux de sauvetage fonctionnent conformément aux dispositions des Règles.

IX. Qu'à la suite de la visite il a été constaté que le navire satisfait aux prescriptions de ladite Convention en ce qui concerne les dispositifs de détection et d'extinction de l'incendie et qu'il est pourvu de feux et de marques de navigation, d'une échelle de pilote et de moyens d'émettre des signaux sonores et des signaux de détresse conformément aux dispositions des Règles et à celles des Règles internationales pour prévenir les abordages en mer.

Que le navire répond à toutes les autres prescriptions des Règles, dans la mesure où elles lui sont applicables.

Ce certificat est délivré au nom du Gouvernement ..... Il est valable jusqu'au .....

Délivré à ....., le ..... 19.....

Placer ici le cachet ou la signature de l'autorité chargée de délivrer ce certificat.

(Cachet)

Si le document est signé, le paragraphe suivant est ajouté.

Le soussigné déclare qu'il est dûment autorisé par ledit Gouvernement à délivrer ce certificat.

(Signature)

NOTE. — Il suffit d'indiquer l'année où la quille a été posée sauf pour l'année d'entrée en vigueur de la Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer, 1960, auxquels cas il faut indiquer la date exacte.

Dans le cas d'un navire transformé aux termes de la Règle 1 b 1 (i) du Chapitre II, indiquer la date à laquelle les travaux de transformation ont été commencés.

*Modèle de Certificat de Sécurité pour navires nucléaires  
(navires de charge)*

**Certificat de sécurité pour navire nucléaire  
(navire de charge)**

(Cachet Officiel)

(Nationalité)

**Délivré en vertu des dispositions de la Convention Internationale  
pour la Sauvegarde de la Vie Humaine en Mer, 1960**

Nom du Navire	Numéro ou Lettres Distinctifs du Navire	Port d'Immatriculation	Tonnage Brut	Date à laquelle la quille a été posée (voir la NOTE ci-dessous)

Le Gouvernement

Je, soussigné

(Nom) certifie

(Nom) certifie

I. Que le navire susvisé a été dûment visité conformément aux dispositions de la Conventions précitée.

II. Que ce navire, qui est un navire nucléaire, satisfait à toutes les prescriptions du Chapitre VIII de la Convention, et est conforme au Dossier de sécurité approuvé pour le navire.

III. Qu'à la suite de la visite, il a été constaté que le navire satisfait aux prescriptions énoncées à la Règle 10 du Chapitre I de la Convention en ce qui

concerne la coque, les machines et l'armement et est conforme aux prescriptions applicables du Chapitre II.

IV. Que les engins de sauvetage sont suffisants pour un nombre total maximum de ..... personnes, à savoir:

- ..... embarcations de sauvetage à bâbord susceptibles de recevoir ..... personnes;
- ..... embarcations de sauvetage à tribord susceptibles de recevoir ..... personnes;
- ..... embarcations de sauvetage à moteur (compris dans le nombre total des embarcations de sauvetage ci-dessus mentionnées) comprenant ..... embarcations de sauvetage à moteur munies d'une installation radiotélégraphique et d'un projecteur et ..... embarcations de sauvetage à moteur munies d'un projecteur seulement;
- ..... radeaux de sauvetage placés sous des dispositifs de mise à l'eau d'un type approuvé, susceptibles de recevoir ..... personnes;
- ..... radeaux de sauvetage, non placés sous des dispositifs de mise à l'eau d'un type approuvé, susceptibles de recevoir ..... personnes;
- ..... bouées de sauvetage;
- ..... brassières de sauvetage.

V. Que les embarcations et radeaux de sauvetage sont pourvus du matériel prévu par les dispositions des Règles annexées à la Convention.

VI. Que le navire est muni d'un appareil lance-amarre et d'un appareil portatif de radio pour embarcations et radeaux de sauvetage, répondant aux prescriptions des Règles.

VII. Que le navire répond aux prescriptions des Règles en ce qui concerne les installations radiotélégraphiques, à savoir:

	Prescriptions de la Règle	Dispositions réalisées à bord
Heures d'écoute par opérateur .....		
Nombre d'opérateurs .....		
Y a-t-il un appareil auto-alarme? .....		
Y a-t-il une installation principale? .....		
Y a-t-il une installation de réserve? .....		
L'émetteur principal et l'émetteur de réserve sont-ils électriquement séparés ou sont-ils conjugués? .....		
Y a-t-il un radiogoniomètre? .....		

VIII. Que les installations radiotélégraphiques pour les embarcations de sauvetage à moteur et/ou, le cas échéant, l'appareil portatif de radio pour embarcations et radeaux de sauvetage fonctionnent conformément aux dispositions des Règles.

IX. Qu'à la suite de la visite il a été constaté que le navire satisfait aux prescriptions de ladite Convention en ce qui concerne les dispositifs d'extinction de l'incendie et qu'il est pourvu de feux et de marques de navigation, d'une échelle de pilote et de moyens d'émettre des signaux sonores et des signaux de détresse conformément aux dispositions des Règles et à celles des Règles internationales pour prévenir les abordages en mer.

X. Que le navire répond à toutes les autres prescriptions des Règles dans la mesure où elles lui sont applicables.

Ce certificat est délivré au nom du Gouvernement ..... Il est valable jusqu'au .....

Délivré à ....., le ..... 19.....

*Placer ici le cachet ou la signature de l'autorité chargée de la délivrance de ce certificat.*

*(Cachet)*

*Si ce document est signé, le paragraphe suivant est ajouté:*

Le soussigné déclare qu'il est dûment autorisé par ledit Gouvernement à délivrer le présent certificat.

*(Signature)*

16148

NOTE. — Il suffit d'indiquer l'année où la quille a été posée, sauf pour l'année d'entrée en vigueur de la Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer, 1960, auxquels cas il faut indiquer la date exacte.

## **Convention internationale pour la prévention de la pollution des eaux de la mer par les hydrocarbures, 1954**

Londres, le 12 mai 1954

Les Gouvernements représentés à la Conférence Internationale pour la Prévention de la Pollution des Eaux de la Mer par les Hydrocarbures réunie à Londres du 26 avril au 12 mai 1954,

Désireux d'entreprendre une action commune pour prévenir la pollution des eaux de la mer par les hydrocarbures rejetés des navires, et considérant que le meilleur moyen d'atteindre ce but est la conclusion d'une Convention,

Ont désigné les Plénipotentiaires soussignés qui, ayant communiqué leurs pleins pouvoirs, trouvés en bonne et due forme, ont agréé les dispositions suivantes:

### Article I

1. Aux fins de la présente Convention, les expressions suivantes (sous réserve de tout autre sens commandé par le contexte) ont respectivement la signification ci-après, à savoir:

- «Le Bureau» est pris au sens qui lui est attribué par l'Article XXI;
- «Rejet,» lorsqu'il s'agit d'hydrocarbures ou d'un mélange d'hydrocarbures, signifie tout déversement ou fuite, quelle qu'en soit la cause;
- «Huile diesel lourde» signifie l'huile diesel employée pas les navires, dont la distillation à une température n'excédant pas 340° C, lorsque soumise à l'épreuve de la méthode standard A. S. T. M., D 158/53, réduit le volume de 50 pour cent au plus;
- «Mille» signifie mille marin de 6.080 pieds, soit de 1.852 mètres;
- «Hydrocarbure» signifie pétrole brut, fuel-oil, huile diesel lourde ou huile de graissage.

2. Aux fins de la présente Convention, les territoires relevant d'un Gouvernement contractant comprennent le territoire du pays de ce Gouvernement, ainsi que tout autre territoire dont les relations internationales relèvent de la responsabilité de ce Gouvernement et auquel la Convention aura été étendue en application de l'Article XVIII.

## Article II

La présente Convention s'appliquera aux navires de mer immatriculés dans l'un quelconque des territoires relevant d'un Gouvernement contractant, à l'exception:

- (i) des navires employés comme navires auxiliaires de la Marine pendant la durée de ce service;
- (ii) des navires dont la jauge brute est inférieure à 500 tonneaux;
- (iii) des navires utilisés par l'industrie de la pêche à la baleine pendant la durée de ce service;
- (iv) de tout navire navigant sur les Grands Lacs d'Amérique du Nord et les eaux qui les relient entre eux ou en sont tributaires et qui s'étendent à l'Est jusqu'au débouché aval du Canal Lachine à Montréal, dans la Province de Québec, Canada, pendant la durée de cette navigation.

## Article III

1. Sous réserve des dispositions des Articles IV et V ci-après, il sera interdit à tout navire-citerne auquel la présente Convention s'applique, de rejeter à la mer, dans les limites de l'une quelconque des zones d'interdiction prévues à l'Annexe A de la Convention pour les navires-citerne, les produits suivants:

- a. Hydrocarbures;
- b. Tout mélange contenant des hydrocarbures, de nature à souiller la surface de la mer.

Pour l'application de ce paragraphe, un mélange dont la teneur en hydrocarbure est inférieure à 100 parties d'hydrocarbure pour 1 000 000 de parties de mélange ne sera pas considéré comme de nature à souiller la surface de la mer.

2. Sous réserve des dispositions des Articles IV et V ci-après, tout navire auquel la Convention s'applique et autre qu'un navire-citerne, rejettera aussi loin de terre que faire se peut toutes eaux de nettoyage de soutes et toutes eaux de lest polluées par les hydrocarbures. A l'expiration d'un délai de trois ans suivant la date d'entrée en vigueur de la Convention, le paragraphe 1 du présent Article relatif aux navires-citerne, s'appliquera également aux autres, étant entendu que:

- a. Les zones d'interdiction applicables aux navires autres que les navires-citerne seront celles prévues à cet effet à l'Annexe A de la Convention;
- b. Le rejet d'hydrocarbures ou de tout mélange contenant des hydrocarbures ne sera pas interdit lorsque le navire aura pour destination un port qui ne sera pas pourvu des installations de réception prévues à l'article VIII ci-après.

3. Toute contravention aux paragraphes 1 et 2 du présent Article constituera une infraction punissable par la législation du territoire dans lequel le navire est immatriculé.

## Article IV

1. L'Article III de la présente Convention ne s'appliquera pas:

- a. Au rejet d'hydrocarbures ou de tout mélange d'hydrocarbures effectué par un navire pour assurer sa sécurité, éviter une avarie au navire ou à la cargaison, ou sauver des vies humaines en mer; ou
- b. Au déversement d'hydrocarbures ou de mélanges d'hydrocarbures provenant d'une avarie ou d'une fuite impossible à éviter, si toutes les précautions raisonnables ont été prises après l'avarie ou la découverte de la fuite pour empêcher ou réduire ce déversement;
- c. Au rejet de dépôts;
  - (i) impossibles à pomper hors des citernes de cargaison des navires-citerne en raison de leur densité, ou
  - (ii) provenant de la purification ou de la clarification de combustible liquide ou d'huile de graissage,pourvu que ce rejet soit effectué aussi loin de terre que faire se peut.

2. Mention des circonstances et des causes de ces rejets ou fuites sera faite au registre des hydrocarbures tenu conformément à l'Article IX.

## Article V

L'Article III ne s'appliquera pas au rejet provenant des fonds de cale d'un navire:

- a. De tout mélange contenant des hydrocarbures, effectuées pendant la période d'un an suivant la date à laquelle la Convention entrera en vigueur pour le territoire où le navire est immatriculé;
- b. Après l'expiration de cette période, d'un mélange ne contenant pas d'autre hydrocarbure que de l'huile de graissage.

## Article VI

Les pénalités que la législation d'un des territoires relevant d'un Gouvernement contractant imposera, en application de l'Article III, pour les rejets interdits d'hydrocarbures ou de mélanges d'hydrocarbures en dehors de ses eaux territoriales ne devront pas être inférieures à celles que cette législation prévoira pour les mêmes infractions commises dans ses eaux territoriales.

## Article VII

A l'expiration d'un délai d'un an après la date d'entrée en vigueur de la Convention pour le territoire où il est immatriculé, tout navire auquel la Convention s'applique devra être muni de dispositifs permettant d'éviter que les fuites de fuel-oil ou d'huile diesel lourde ne parviennent dans les fonds de cale dont le contenu est déchargé à la mer sans être traité par un séparateur.

### Article VIII

A l'expiration d'un délai de trois ans après la date d'entrée en vigueur de la présente Convention dans un territoire relevant d'un Gouvernement contractant, celui-ci s'assurera que tous ses ports principaux ont prévu des installations capables de recevoir, sans imposer à la navigation des délais anormaux, les résidus que les navires autres que les navires-citerne, qui fréquentent ces ports, pourraient avoir à décharger après avoir épuré les eaux de nettoyage de leurs soutes ou leurs eaux de lest polluées, au moyen d'un séparateur, d'un réservoir de décantation ou par tout autre procédé. Chaque Gouvernement contractant décidera, au fur et à mesure des circonstances, quels ports de son territoire devront être considérés comme ports principaux au sens du présent article. Il en fera notification par écrit au Bureau en indiquant si les installations de réception nécessaires y sont disponibles.

### Article IX

1. Tout navire auquel la Convention s'applique tiendra, dans la forme définie à l'Annexe B de la présente Convention, un registre des hydrocarbures qui pourra ou non être intégré dans le livre de bord réglementaire. Les mentions prévues y seront portées. Chaque page, y compris toute déclaration faite en application du paragraphe 2 de l'Article IV, en sera signée par l'officier ou les officiers responsables des opérations en question et par le Capitaine du navire. Les mentions seront écrites soit dans une langue officielle du territoire dans lequel le navire est immatriculé, soit en français, soit en anglais.

2. Les autorités compétentes de tout territoire relevant d'un Gouvernement contractant pourront examiner à bord des navires auxquels la Convention s'applique, pendant qu'ils se trouvent dans un port de ce territoire, le registre des hydrocarbures dont ils doivent être munis conformément aux dispositions de la présente Convention. Elles pourront en extraire des copies conformes et pourront en exiger la certification par le Capitaine du navire. Toute copie ainsi certifiée conforme par le Capitaine du navire sera, en cas de poursuite, admissible en justice comme preuve des faits relatés dans le registre des hydrocarbures. Toute intervention des autorités compétentes, en vertu des dispositions du présent paragraphe, sera effectuée de la façon la plus expéditive possible et sans que le navire puisse être retardé de ce fait.

### Article X

1. Tout Gouvernement contractant pourra exposer par écrit, au Gouvernement contractant dont relève le territoire dans lequel un navire est immatriculé, les points de fait établissant qu'il a été contrevenu à l'une des dispositions de la Convention par ce navire, et ce quel que soit le lieu où la contravention qu'il allègue ait pu être commise. Dans toute la mesure du possible, celle-ci sera portée à la connaissance du Capitaine du navire par l'autorité compétente relevant du premier des Gouvernements mentionnés ci-dessus.

2. Dès réception de l'exposé de faits, le second Gouvernement examinera l'affaire et pourra demander au premier de lui fournir sur la contravention alléguée des éléments de fait plus complets ou plus valables. Si le Gouvernement du territoire dans lequel le navire est immatriculé estime que la preuve est suffisante pour permettre, conformément à sa législation, des poursuites du chef de la contravention alléguée contre l'armateur ou le Capitaine du navire, il fera engager celles-ci aussitôt que possible et informera l'autre Gouvernement et le Bureau de leurs résultats.

#### Article XI

Dans les matières relevant de la présente Convention aucune de ses dispositions ne sera interprétée comme dérogeant aux pouvoirs que tout Gouvernement contractant exerce dans les limites de sa juridiction, ni comme étendant les limites de la juridiction d'un quelconque des Gouvernements contractants.

#### Article XII

Tout Gouvernement contractant adressera au Bureau et à l'organisme approprié des Nations Unies:

- a. Le texte des lois, décrets, règlements et instructions, en vigueur dans ses territoires et destinés à assurer l'application de la présente Convention;
- b. Tous rapports ou résumés de rapports officiels ayant trait aux résultats obtenus dans l'application des dispositions de la présente Convention, sous réserve toutefois que ces documents n'aient pas, aux yeux de ce Gouvernement, un caractère confidentiel.

#### Article XIII

Tout différend entre les Gouvernements contractants relatif à l'interprétation ou à l'application de la présente Convention qui ne peut être réglé par voie de négociation sera, à la requête de l'une quelconque des parties, déféré à la Cour Internationale de Justice, à moins que les parties en cause ne s'entendent pour le soumettre à l'arbitrage.

#### Article XIV

1. La présente Convention demeurera ouverte à la signature pendant trois mois à dater de ce jour et ensuite à l'acceptation.
2. Les Gouvernements pourront devenir partie à la Convention par:
  - (i) signature sans réserve quant à l'acceptation,
  - (ii) signature sous réserve d'acceptation, suivie d'acceptation, ou
  - (iii) acceptation.
3. L'acceptation résultera du dépôt des instruments par chaque Gouvernement auprès du Bureau qui informera de toute signature ou acceptation, et de leur date, tous les Gouvernements ayant déjà signé ou accepté la Convention.

### Article XV

1. La présente Convention entrera en vigueur à l'expiration du délai d'un an suivant la date à laquelle au moins dix Gouvernements seront devenus parties à la Convention, dont cinq représentant des pays ayant chacun au moins 500 000 tonneaux de jauge brute en navires-citerne.

2. *a.* La date d'entrée en vigueur prévue au paragraphe 1 du présent Article s'appliquera à tous les Gouvernements ayant signé la Convention sans réserve d'acceptation ou l'ayant acceptée avant cette date. Pour les Gouvernements ayant accepté la Convention à cette date ou postérieurement, l'entrée en vigueur aura lieu trois mois après la date du dépôt de leurs instruments d'acceptation.

*b.* Le Bureau informera aussitôt que possible de la date d'entrée en vigueur tous les Gouvernements ayant signé ou accepté la Convention.

### Article XVI

1. A la requête de l'un d'eux, le Bureau communiquera pour examen à tous les Gouvernements contractants chaque proposition d'amendement à la présente Convention.

2. Un amendement ainsi communiqué sera considéré comme ayant été accepté par tous les Gouvernements contractants à l'expiration d'une période de six mois suivant la date de la communication, sauf si l'un de ceux-ci a notifié, deux mois au moins avant l'expiration de cette période, qu'il n'accepte pas ledit amendement.

3. *a.* A la demande d'un tiers d'entre eux, une Conférence des Gouvernements contractants sera convoquée par le Bureau en vue d'examiner une proposition d'amendement.

*b.* Tout amendement adopté à la majorité des deux tiers des Gouvernements contractants présents à la Conférence sera communiqué par le Bureau à tous les Gouvernements contractants en vue d'obtenir leur acceptation.

4. A l'expiration du délai d'un an suivant la date de son acceptation par les deux tiers des Gouvernements contractants, un amendement communiqué pour acceptation aux autres Gouvernements contractants conformément au paragraphe précédent liera tous les Gouvernements qui, avant son entrée en vigueur, n'auront pas fait une déclaration aux termes de laquelle ils n'acceptent pas cet amendement.

5. Toutes les déclarations prévues au présent Article seront notifiées par écrit au Bureau qui en informera tous les Gouvernements contractants.

6. Le Bureau fera connaître à tous les Gouvernements signataires ou contractants les amendements qui entrent en vigueur en application du présent Article, ainsi que la date à laquelle ils prennent effet.

## Article XVII

1. La présente Convention pourra être dénoncée par l'un quelconque des Gouvernements contractants à tout moment après l'expiration de la période de cinq ans suivant la date à laquelle la Convention sera entrée en vigueur pour ce Gouvernement.

2. La dénonciation s'effectuera par notification écrite adressée au Bureau. Celui-ci fera connaître à tous les autres Gouvernements contractants les dénonciations qui lui seront parvenues avec la date de leur réception.

3. Une dénonciation prendra effet à l'expiration du délai d'un an suivant la date à laquelle la notification en aura été reçue par le Bureau, ou à l'expiration de telle autre période plus longue qu'elle pourrait spécifier.

## Article XVIII

1. *a.* Tout Gouvernement contractant pourra, lors de sa signature ou de son acceptation, ou à tout moment ultérieur, déclarer, par une notification écrite adressée au Bureau, que la présente Convention s'étend à un ou plusieurs des territoires dont les relations internationales relèvent de sa responsabilité.

*b.* L'application de la présente Convention sera étendue aux territoires désignés dans cette notification à la date de réception de celle-ci ou à telle autre date qui y serait fixée.

2. *a.* Tout Gouvernement contractant qui aura, par déclaration prévue au paragraphe 1 du présent Article, étendu la Convention à un ou plusieurs territoires, pourra à tout moment après l'expiration d'une période de cinq ans suivant la date à laquelle cette extension sera entrée en vigueur, déclarer par notification écrite au Bureau qu'elle cesse de s'appliquer à ce ou ces territoires, ou à l'un ou l'autre d'entre eux qu'il choisirait de désigner dans sa notification.

*b.* La Convention cessera de s'appliquer aux territoires en question à l'expiration d'un délai d'un an suivant la date de réception de la notification par le Bureau ou de toute autre période plus longue qui y serait fixée.

3. Le Bureau informera tous les Gouvernements contractants qu'extension de la présente Convention a été faite à un territoire en vertu du paragraphe 1 du présent Article. Il agira de même au cas où il serait mis fin à cette extension en vertu du paragraphe 2 du présent Article. Il spécifiera dans les deux cas la date à partir de laquelle la Convention est devenue ou a cessé d'être applicable.

## Article XIX

1. En cas de guerre ou d'hostilités, le Gouvernement contractant qui s'estime affecté, soit comme belligérant, soit comme neutre, pourra suspendre l'application de la totalité ou d'une partie seulement de la Convention ou de son extension à un territoire relevant de lui. Il en fera notification immédiate au Bureau.

2. Il pourra à tout moment mettre fin à cette suspension. Il le fera, en tout cas, aussitôt que celle-ci cessera d'être justifiée aux termes du paragraphe 1 du présent Article. Notification immédiate en sera faite au Bureau.

3. Le Bureau portera à la connaissance de tous les Gouvernements contractants les diverses notifications reçues en application du présent Article.

#### Article XX

Dès l'entrée en vigueur de la présente Convention, le Bureau en fera dépôt auprès du Secrétaire Général des Nations Unies pour enregistrement.

#### Article XXI

Les fonctions assignées au Bureau seront exercées par le Gouvernement du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord jusqu'à et en attendant la formation de l'Organisation Consultative Maritime Intergouvernementale et la prise en charge par elle des fonctions qui lui sont attribuées par la Convention signée à Genève le 6 mars 1948; par la suite, les fonctions du Bureau seront assumées par cette Organisation.

*(Suivent les signatures)*

## ANNEXE A

## Zones d'interdiction

1. Sous réserve du paragraphe 3 de la présente Annexe, les zones d'interdiction, pour les navires-citerne, seront les étendues de mer situées à moins de cinquante milles de terre, sauf exceptions ci-après:

*a. Les Zones de l'Adriatique*

Dans la Mer Adriatique, les zones d'interdiction situées respectivement au large des côtes d'Italie et de Yougoslavie s'étendront chacune sur une largeur de 30 milles à partir de la terre, à la seule exception de l'île de Vis. A l'expiration d'une période de trois ans, suivant la date de mise en vigueur de la présente Convention, la largeur de cette zone sera augmentée de 20 milles à moins que les deux Gouvernements ne s'entendent pour remettre cette opération à une date ultérieure. Au cas où ils se mettraient ainsi d'accord, les deux Gouvernements en donneront notification au Bureau trois mois au moins avant l'expiration de la période de trois ans. Le Bureau donnera connaissance de cet accord à tous les Gouvernements contractants.

*b. La Zone de la Mer du Nord*

La zone d'interdiction de la Mer du Nord s'étendra sur une largeur de 100 milles à partir des côtes des pays suivants:

Belgique

Danemark

Pays-Bas

République Fédérale d'Allemagne

Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord.

Cette zone ne s'étendra pas au-delà du point où se rejoignent la limite d'une zone de 100 milles au large de la côte Ouest du Jutland et celle de la zone de 50 milles au large de la côte norvégienne.

*c. La Zone Atlantique*

La limite de cette zone commencera en un point situé sur le méridien de Greenwich à 100 milles au Nord-Nord-Est des îles Shetland; elle se dirigera vers le Nord en suivant le méridien de Greenwich jusqu'au 64° degré de latitude Nord; de là vers l'Ouest en suivant le 64° parallèle jusqu'au 10° degré de longitude Ouest; de là jusqu'à un point situé par 60° de latitude Nord et 14° de longitude Ouest; de là jusqu'à un point situé par 54° 30' de latitude Nord et 30° de longitude Ouest; de là jusqu'à un point situé par 44° 20' de latitude Nord et 30° de longitude Ouest; de là jusqu'au point situé par 48° de latitude Nord et 14° de longitude Ouest; et de là

vers l'Est en suivant le 48<sup>e</sup> parallèle jusqu'au point d'intersection de la limite de la zone de 50 milles au large de la côte française. Pour les trajets effectués à l'intérieur de cette zone atlantique, telle qu'elle est définie ci-dessus, et lorsque les navires ont pour destination un port qui ne dispose pas d'installations adéquates pour la réception des déchets d'hydrocarbures, la limite de la zone d'interdiction atlantique sera toutefois reportée à 100 milles de terre.

*d. La Zone Australienne*

La zone australienne s'étendra sur une largeur de 150 milles à partir des côtes d'Australie à l'exception de la partie des côtes Nord et Ouest du Continent australien comprise entre le point situé en face de l'île de Jeudi et le point de la côte Ouest situé à 20° de latitude Sud.

2. Sous réserve des dispositions du paragraphe 3 de la présente Annexe, les zones d'interdiction, pour les navires autres que les navires-citerne, seront constituées par toutes les étendues de la mer situées à moins de 50 milles de terre, sauf exceptions ci-après :

*a. Les Zones de l'Adriatique*

Dans la Mer Adriatique, les zones d'interdiction situées respectivement au large des côtes d'Italie et de Yougoslavie s'étendront chacune sur une largeur de 20 milles à partir de la terre à la seule exception de l'île de Vis. A l'expiration d'une période de trois ans suivant la date de mise en vigueur de la présente Convention, la largeur de cette zone sera augmentée de 30 milles à moins que les deux Gouvernements ne s'entendent pour remettre cette opération à une date ultérieure. Au cas où il se mettraient ainsi d'accord, les deux Gouvernements en donneront la notification au Bureau trois mois au moins avant l'expiration de la période de trois ans. Le Bureau donnera connaissance de cet accord à tous les Gouvernements contractants.

*b. Les Zones de la Mer du Nord et de l'Atlantique*

Les Zones de la Mer du Nord et de l'Atlantique s'étendront sur une distance de 100 milles à partir des côtes des pays suivants :

Belgique  
Danemark  
Irlande  
Pays-Bas  
République Fédérale d'Allemagne  
Royaume Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord,

mais elles ne s'étendront pas au-delà du point d'intersection de la limite de la zone de 100 milles au large de la côte occidentale du Jutland et de la limite de la zone de 50 milles au large de la côte de la Norvège.

3. a. Tout Gouvernement contractant pourra proposer

- (i) la réduction de toute zone au large de la côte d'un quelconque de ces territoires;
- (ii) l'extension de toute zone jusqu'à une largeur maximum de 100 milles à partir d'une desdites côtes,

en faisant une déclaration à cet effet. La réduction ou l'extension entrera en vigueur à l'expiration d'une période de six mois après la déclaration, à moins que l'un quelconque des Gouvernements contractants ne fasse, deux mois au moins avant l'expiration de ladite période, une déclaration stipulant que ses intérêts sont affectés, soit en raison de la proximité de ses côtes, soit en raison de l'activité de ses navires marchands dans les parages en question, et qu'il n'accepte pas la réduction ou l'extension, suivant le cas.

b. Toute déclaration prévue par ce paragraphe sera notifiée par écrit au Bureau qui avisera tous les Gouvernements contractants de la réception de celle-ci.

ANNEXE B

**Exemple d'un registre des hydrocarbures <sup>1)</sup>**

*(on a renoncé à reproduire cette annexe)*

16148

<sup>1)</sup> Voir exemple d'un registre des hydrocarbures, annexe B de l'accord révisé, p. 300.

## **Convention internationale pour la prévention de la pollution des eaux de la mer par les hydrocarbures, 1954**

Compte tenu des amendements adoptés par la Conférence de 1962

### Article I

1. Aux fins de la présente Convention, les expressions suivantes, sous réserve de tout autre sens commandé par le contexte, ont les significations ci-après :

«Le Bureau» est pris au sens qui lui est attribué par l'article XXI; il faut entendre par :

«rejet» : lorsqu'il s'agit d'hydrocarbures ou d'un mélange d'hydrocarbures, tout déversement ou fuite, quelle qu'en soit la cause;

«huile diesel lourde» : l'huile diesel employée par des navires, dont la distillation à une température n'excédant pas 340° C., lorsque soumise à l'épreuve de la méthode standard A. S. T. M., D.86/59, réduit le volume de 50 pour cent au plus;

«mille» : le mille marin de 1.852 mètres, soit 6.080 pieds;

«hydrocarbure» : le pétrole brut, le fuel-oil, l'huile diesel lourde et l'huile de graissage; en anglais l'adjectif «oily» sera interprété en conséquence;

«mélange d'hydrocarbures» : tout mélange dont la teneur en hydrocarbures est égale ou supérieure à 100 parties d'hydrocarbures pour 1.000.000 de parties de mélange;

«Organisation» : l'Organisation intergouvernementale consultative de la navigation maritime;

«navires» : tous bâtiments de mer, quels qu'ils soient, y compris les engins flottants effectuant une navigation maritime soit par leurs propres moyens, soit à la remorque d'un autre navire; et «navires-citernes» : tous navires dans lesquels la plus grande partie de l'espace réservé à la cargaison est construite ou adaptée en vue du transport de liquides en vrac, et qui au moment considéré ne transportent pas d'autre cargaison que des hydrocarbures dans cette partie de l'espace réservé à la cargaison.

2. Aux fins de la présente Convention, les territoires d'un Gouvernement contractant comprennent le territoire du pays de ce Gouvernement, ainsi que tout autre territoire dont les relations internationales relèvent de la responsabilité de ce Gouvernement et auquel la Convention aura été étendue en application de l'article XVIII.

## Article II

1. La présente Convention s'applique aux navires immatriculés dans un territoire d'un Gouvernement contractant et aux navires non immatriculés ayant la nationalité de cette Partie, à l'exception :

- a. Des navires-citernes dont la jauge brute est inférieure à 150 tonneaux et des navires, autres que les navires-citernes, dont la jauge brute est inférieure à 500 tonneaux, étant entendu que chaque Gouvernement contractant fera le nécessaire pour appliquer aussi les prescriptions de la Convention à ces navires dans la mesure où cela est raisonnable et possible, compte tenu de leurs dimensions, de leur utilisation et du type de combustible utilisé pour leur propulsion ;
- b. Des navires utilisés par l'industrie de la pêche à la baleine lorsqu'ils sont effectivement en opération de pêche ;
- c. De tout navire naviguant sur les Grands Lacs d'Amérique du Nord et les eaux qui les relient entre eux ou en sont tributaires et qui s'étendent à l'est jusqu'au débouché aval de l'écluse St-Lambert à Montréal, province de Québec, Canada, pendant la durée de cette navigation ;
- d. Des navires de guerre et des navires employés comme navires auxiliaires de la Marine pendant la durée de ce service.

2. Les Gouvernements contractants s'engagent à adopter les mesures appropriées pour que des prescriptions équivalentes à celles de la Convention soient appliquées aux navires visés à l'alinéa *d* ci-dessus dans la mesure où cela est possible et raisonnable.

## Article III

Sous réserve des dispositions des articles IV et V ci-après :

- a. Il sera interdit à tout navire-citerne auquel la présente Convention s'applique de rejeter des hydrocarbures ou mélanges d'hydrocarbures dans les limites de l'une quelconque des zones d'interdiction prévues à l'annexe A de la Convention ;
- b. Tout navire auquel la Convention s'applique et autre qu'un navire-citerne rejettera aussi loin de terre que possible les hydrocarbures et les mélanges d'hydrocarbures. A l'expiration d'un délai de trois ans suivant la date à laquelle la Convention entrera en vigueur pour un territoire, le paragraphe *a* du présent article s'appliquera également aux navires, autres que les navires-citernes, qui relèvent de ce territoire, conformément

à l'article II paragraphe 1 ci-dessus, étant entendu que le rejet d'hydrocarbures ou de mélanges d'hydrocarbures ne sera pas interdit lorsque de tels navires auront pour destination un port qui ne sera pas pourvu des installations prévues à l'article VIII ci-après pour les navires autres que les navires-citernes;

- c. Le rejet d'hydrocarbures ou de mélanges d'hydrocarbures sera interdit à tout navire auquel la Convention s'applique, d'une jauge brute égale ou supérieure à 20 000 tonneaux et dont le contrat de construction aura été conclu à la date ou après la date à laquelle la présente disposition entrera en vigueur. Toutefois, si le capitaine estime que des circonstances particulières rendent déraisonnable ou impossible la conservation à bord de ces hydrocarbures ou mélanges d'hydrocarbures, le rejet pourra avoir lieu en dehors des zones d'interdiction visés à l'annexe A de la Convention. Les raisons qui ont justifié ce rejet seront communiquées au Gouvernement du territoire dont relève le navire, conformément à l'article II paragraphe 1 ci-dessus. Tous renseignements relatifs à ces rejets seront communiqués à l'Organisation par les Gouvernements contractants au moins une fois par an.

#### Article IV

L'article III de la présente Convention ne s'appliquera pas:

- a. Au rejet d'hydrocarbures ou de mélanges d'hydrocarbures effectué par un navire pour assurer sa propre sécurité ou celle d'un autre navire, pour éviter une avarie au navire ou à la cargaison, ou sauver des vies humaines en mer;
- b. Au rejet d'hydrocarbures ou de mélanges d'hydrocarbures provenant d'une avarie ou d'une fuite impossible à éviter, si toutes les précautions raisonnables ont été prises après l'avarie ou la découverte de la fuite pour empêcher ou réduire ce rejet;
- c. Au rejet des résidus provenant de la purification ou de la clarification de fuel-oil ou d'huiles de graissage, pourvu que ce rejet soit effectué aussi loin de terre que possible.

#### Article V

L'article III ne s'appliquera pas au rejet provenant des fonds de cale d'un navire:

- a. De tout mélange d'hydrocarbures, pendant la période d'un an suivant la date à laquelle la Convention entrera en vigueur pour le territoire dont relève le navire, conformément à l'article II paragraphe 1 ci-dessus;
- b. Après l'expiration de cette période, d'un mélange ne contenant pas d'autres hydrocarbures que de l'huile de graissage qui a coulé ou suinté hors de l'ensemble du compartiment des machines.

## Article VI

1. Toute contravention aux dispositions des articles III et IX constitue une infraction punissable par la législation du territoire dont relève le navire, conformément à l'article II paragraphe 1 ci-dessus.

2. Les pénalités qu'un territoire d'un Gouvernement contractant imposera dans sa législation pour les rejets interdits d'hydrocarbures ou de mélanges d'hydrocarbures en dehors de sa mer territoriale devront, par leur rigueur, être de nature à décourager des contrevenants éventuels et ne devront pas être inférieures à celles prévues pour les mêmes infractions commises dans sa mer territoriale.

3. Les Gouvernements contractants porteront à la connaissance de l'Organisation les pénalités effectivement infligées pour les infractions commises.

## Article VII

1. A l'expiration d'un délai d'un an après la date d'entrée en vigueur de la Convention pour le territoire dont relève le navire, conformément à l'article II paragraphe 1 ci-dessus, tout navire auquel la Convention s'applique devra être muni de dispositifs permettant d'éviter, autant qu'il est raisonnable et possible de le faire, que les fuites de fuel-oil ou d'huile diesel lourde parviennent dans les fonds de cale, à moins que des moyens efficaces ne soient prévus pour éviter que les hydrocarbures de ces fonds de cale ne soient déchargés à la mer en infraction à la Convention.

2. Le transport de l'eau de lest dans les soutes à combustible sera, si possible, évité.

## Article VIII

1. Chaque Gouvernement contractant prendra toutes mesures appropriées pour promouvoir la création des installations suivantes:

- a. Selon les besoins des navires qui les utilisent, les ports seront pourvus d'installations capables de recevoir, sans imposer aux navires des retards anormaux, les résidus et mélanges d'hydrocarbures que les navires autres que les navires-citernes pourraient avoir à décharger après que la majeure partie de l'eau aura été séparée du mélange;
- b. Les points de chargement d'hydrocarbures devront être pourvus d'installations adéquates de réception pour les résidus et mélanges d'hydrocarbures que les navires-citernes auraient encore à décharger dans les mêmes conditions;
- c. Les ports de réparation des navires devront être pourvus d'installations adéquates de réception pour les résidus et mélanges d'hydrocarbures que devraient encore rejeter, dans les conditions précitées, tous les navires entrés au port pour y subir des réparations.

2. Pour l'application du présent article, chaque Gouvernement contractant décidera quels sont les ports et les points de chargement de son territoire qui sont à aménager conformément au paragraphe 1 ci-dessus.

3. Les Gouvernements contractants feront rapport à l'Organisation, pour transmission au Gouvernement contractant intéressé, sur tous les cas où ils estimeront insuffisantes les installations visées au paragraphe 1 ci-dessus.

#### Article IX

1. En ce qui concerne les navires auxquels la Convention s'applique, il sera tenu pour tous les navires-citernes ainsi que pour tous autres navires utilisant des hydrocarbures comme combustible, dans la forme définie à l'annexe B de la Convention, un registre des hydrocarbures qui pourra ou non être intégré dans le livre de bord réglementaire.

2. Les mentions devront être portées sur le registre des hydrocarbures chaque fois qu'il sera procédé à l'une quelconque des opérations suivantes à bord du navire:

- a. Lestage et rejet des eaux de lest des citernes de cargaison des navires-citernes;
- b. Nettoyage des citernes de cargaison des navires-citernes;
- c. Dépôt dans les citernes de décantation et rejet de l'eau des navires-citernes;
- d. Rejet par le navire-citerne des résidus d'hydrocarbures des citernes de décantation et d'autres origines;
- e. Lestage ou nettoyage en cours de traversée des soutes à combustible des navires autres que les navires-citernes;
- f. Rejet par les navires autres que les navires-citernes des résidus d'hydrocarbures des soutes à combustible et d'autres origines;
- g. Rejet ou déversement accidentels ou exceptionnels d'hydrocarbures des navires-citernes ou des navires autres que les navires-citernes.

Dans le cas de rejets ou fuites d'hydrocarbures ou de mélanges d'hydrocarbures visés aux articles III c et IV ci-dessus, déclaration devra en être faite dans le registre, avec indication des circonstances et des causes de ces rejets ou fuites.

3. Chacune des opérations mentionnées au paragraphe 2 ci-dessus sera intégralement et dès que possible consignée dans le registre des hydrocarbures, de manière que toutes les mentions correspondant à l'opération y soient inscrites. Chaque page sera signée par l'officier ou les officiers responsables des opérations en question et par le capitaine lorsque le navire sera armé. Les mentions seront écrites soit dans une langue officielle du territoire dont relève le navire conformément à l'article II paragraphe 1 ci-dessus, soit en anglais ou en français.

4. Le registre des hydrocarbures sera conservé dans un endroit où il sera aisément accessible aux fins d'examen à tout moment raisonnable et, sauf pour les navires remorqués sans équipage, devra se trouver à bord du navire. Il devra demeurer disponible pendant une période de deux ans à compter de la dernière inscription.

5. Les autorités compétentes de tout territoire d'un Gouvernement contractant pourront examiner à bord des navires auxquels la Convention s'applique, pendant qu'ils se trouvent dans un port de ce territoire, le registre des hydrocarbures dont ils doivent être munis, conformément aux dispositions du présent article. Elles pourront en extraire des copies conformes et en exiger la certification par le capitaine du navire. Toute copie ainsi certifiée conforme par le capitaine du navire sera, en cas de poursuite, admissible en justice comme preuve des faits relatés dans le registre des hydrocarbures. Toute intervention des autorités compétentes en vertu des dispositions du présent paragraphe sera effectuée de la façon la plus expéditive possible et sans que le navire puisse être retardé de ce fait.

#### Article X

1. Tout Gouvernement contractant pourra exposer par écrit au Gouvernement du territoire dont relève un navire, conformément à l'article II paragraphe 1 ci-dessus, les points de fait établissant qu'il a été contrevenu à l'une des dispositions de la Convention par ce navire, et ce quel que soit le lieu où la contravention qu'il allègue ait pu être commise. Dans toute la mesure du possible celle-ci sera portée à la connaissance du capitaine du navire par l'autorité compétente dépendant du premier des Gouvernements mentionnés ci-dessus.

2. Dès réception de l'exposé des faits, le second Gouvernement examinera l'affaire et pourra demander au premier de lui fournir sur la contravention alléguée des éléments de fait plus complets ou plus valables. Si le Gouvernement du territoire dont relève le navire estime que la preuve est suffisante pour permettre, conformément à sa législation, des poursuites du chef de la contravention alléguée contre l'armateur ou le capitaine du navire, il fera engager celles-ci aussitôt que possible et informera l'autre Gouvernement et l'Organisation de leurs résultats.

#### Article XI

Dans les matières relevant de la présente Convention aucune de ses dispositions ne sera interprétée comme dérogeant aux pouvoirs que tout Gouvernement contractant exerce dans les limites de sa juridiction, ni comme étendant les limites de la juridiction d'un quelconque des Gouvernements contractants.

#### Article XII

Tout Gouvernement contractant adressera au Bureau et à l'organisme approprié des Nations Unies :

- a. Le texte des lois, décrets, règlements et instructions, en vigueur dans ses territoires et destinés à assurer l'application de la présente Convention;
- b. Tous rapports ou résumés de rapports officiels ayant trait aux résultats obtenus dans l'application des dispositions de la présente Convention, sous réserve toutefois que ces documents n'aient pas, aux yeux de ce Gouvernement, un caractère confidentiel.

### Article XIII

Tout différend entre les Gouvernements contractants relatif à l'interprétation ou à l'application de la présente Convention qui ne peut être réglée par voie de négociation sera, à la requête de l'une quelconque des parties, déféré à la Cour internationale de Justice, à moins que les parties en cause ne s'entendent pour le soumettre à l'arbitrage.

### Article XIV

1. La présente Convention demeurera ouverte à la signature pendant trois mois à dater de ce jour <sup>1)</sup> et ensuite à l'acceptation.

2. Sous réserve de l'article XV, les Gouvernements des Etats membres de l'ONU ou de l'une de ses institutions spécialisées ainsi que les parties au Statut de la Cour internationale de Justice pourront devenir parties à la Convention par:

- a. Signature sans réserve quant à l'acceptation;
- b. Signature sous réserve d'acceptation suivie d'acceptation; ou
- c. Acceptation.

3. L'acceptation résultera du dépôt des instruments par chaque Gouvernement auprès du Bureau qui informera de toute signature ou acceptation, et de leur date, tous les Gouvernements ayant déjà signé ou accepté la Convention.

### Article XV

1. La présente Convention entrera en vigueur à l'expiration du délai d'un an suivant la date à laquelle au moins dix Gouvernements seront devenus parties à la Convention, dont cinq représentant des pays ayant chacun au moins 500.000 tonneaux de jauge brute en navires-citernes.

2. a. La date d'entrée en vigueur prévue au paragraphe 1 du présent article s'appliquera à tous les Gouvernements ayant signé la Convention sans réserve d'acceptation ou l'ayant acceptée avant cette date. Pour les Gouvernements ayant accepté la Convention à cette date ou postérieurement, l'entrée en vigueur aura lieu trois mois après la date du dépôt de leurs instruments d'acceptation.

<sup>1)</sup> 12 mai 1954.

*b.* Le Bureau informera aussitôt que possible de la date d'entrée en vigueur tous les Gouvernements ayant signé ou accepté la Convention.

## Article XVI

1. *a.* La présente Convention peut être amendée par accord unanime entre les Gouvernements contractants.

*b.* A la demande d'un Gouvernement contractant, une proposition d'amendement doit être communiquée par l'Organisation à tous les Gouvernements contractants pour examen et acceptation au titre du présent paragraphe.

2. *a.* Un amendement à la présente Convention peut, à tout moment, être proposé à l'Organisation par un Gouvernement contractant. Si cette proposition est adoptée à la majorité des deux tiers par l'Assemblée de l'Organisation, sur une recommandation adoptée à la majorité des deux tiers par le Comité de la sécurité maritime de l'Organisation, elle doit être communiquée par celle-ci à tous les Gouvernements contractants en vue d'obtenir leur acceptation.

*b.* Toute recommandation de cette nature faite par le Comité de la sécurité maritime doit être communiquée par l'Organisation à tous les Gouvernements contractants pour examen au moins six mois avant qu'elle soit examinée par l'Assemblée.

3. *a.* Une Conférence des Gouvernements, pour l'examen des amendements à la présente Convention proposés par l'un des Gouvernements contractants, doit être convoquée à n'importe quel moment par l'Organisation à la demande d'un tiers des Gouvernements contractants.

*b.* Tout amendement adopté à la majorité des deux tiers des Gouvernements contractants par cette Conférence doit être communiqué par l'Organisation à tous les Gouvernements contractants en vue d'obtenir leur acceptation.

4. Douze mois après la date de son acceptation par les deux tiers des Gouvernements contractants, un amendement communiqué pour acceptation aux Gouvernements contractants au titre des paragraphes 2 et 3 du présent article entre en vigueur pour tous les Gouvernements contractants à l'exception de ceux qui, avant son entrée en vigueur, ont fait une déclaration aux termes de laquelle ils n'acceptent pas ledit amendement.

5. L'Assemblée, par un vote à la majorité des deux tiers comprenant les deux tiers des Gouvernements représentés au sein du Comité de la sécurité maritime, sous réserve de l'accord des deux tiers des Gouvernements contractants, ou une conférence convoquée aux termes du paragraphe 3 ci-dessus, par un vote à la majorité des deux tiers, peuvent décider au moment de l'adoption

de l'amendement que celui-ci revêt une importance telle que tout Gouvernement contractant cessera d'être partie à la Convention à l'expiration d'un délai de douze mois à dater de l'entrée en vigueur de l'amendement, s'il a fait une déclaration en application du paragraphe 4 ci-dessus et s'il n'a pas accepté l'amendement dans le délai susvisé.

6. L'Organisation fera connaître à tous les Gouvernements contractants les amendements qui entrent en vigueur en application du présent article, ainsi que la date à laquelle ils prennent effet.

7. Toute acceptation ou déclaration dans le cadre du présent article doit être notifiée par écrit au Bureau qui notifiera à tous les Gouvernements contractants la réception de cette acceptation ou déclaration.

### Article XVII

1. La présente Convention pourra être dénoncée par l'un quelconque des Gouvernements contractants à tout moment après l'expiration de la période de cinq ans suivant la date à laquelle la Convention sera entrée en vigueur pour ce Gouvernement.

2. La dénonciation s'effectuera par notification écrite adressée au Bureau. Celui-ci fera connaître à tous les autres Gouvernements contractants les dénonciations qui lui seront parvenues avec la date de leur réception.

3. Une dénonciation prendra effet à l'expiration du délai d'un an suivant la date à laquelle la notification en aura été reçue par le Bureau, ou à l'expiration de telle autre période plus longue qu'elle pourrait spécifier.

### Article XVIII

1. *a.* Les Nations Unies, lorsqu'elles assument la responsabilité de l'administration d'un territoire, ou tout Gouvernement contractant chargé d'assurer les relations internationales d'un territoire, doivent, aussitôt que possible, procéder à des délibérations avec ce territoire pour s'efforcer de lui étendre l'application de la présente Convention et peuvent, à tout moment, par une notification écrite adressée au Bureau, déclarer que la présente Convention s'étend à un tel territoire;

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

2. *a.* Les Nations Unies, lorsqu'elles assument la responsabilité de l'administration d'un territoire, ou tout Gouvernement contractant, qui ont fait une déclaration en vertu 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, et après en avoir délibéré avec les autorités de ce territoire, déclarer, par une notification écrite au Bureau, que la présente Convention cessera de s'appliquer audit territoire désigné dans la notification;

b. La présente Convention cessera de s'appliquer au territoire désigné dans la notification, au bout d'un an ou de toute autre période plus longue spécifiée dans la notification, à partir de la date de réception de la notification par le Bureau.

3. Le Bureau doit notifier à tous les Gouvernements contractants l'extension de la présente Convention à tout territoire, en vertu des dispositions du paragraphe 1 du présent article, et la cessation de cette extension, en vertu des dispositions du paragraphe 2, en spécifiant, dans chaque cas, la date à partir de laquelle la présente Convention est devenue applicable ou a cessé de l'être.

#### Article XIX

1. En cas de guerre ou d'hostilités, le Gouvernement contractant qui s'estime affecté, soit comme belligérant, soit comme neutre, pourra suspendre l'application de la totalité ou d'une partie seulement de la Convention ou de son extension à un territoire relevant de lui. Il en fera notification immédiate au Bureau.

2. Il pourra à tout moment mettre fin à cette suspension. Il le fera, en tout cas, aussitôt que celle-ci cessera d'être justifiée aux termes du paragraphe 1 du présent article. Notification immédiate en sera faite au Bureau.

3. Le Bureau portera à la connaissance de tous les Gouvernements contractants les diverses notifications reçues en application du présent article.

#### Article XX

Dès l'entrée en vigueur de la présente Convention, le Bureau en fera dépôt auprès du Secrétaire général des Nations Unies pour enregistrement.

#### Article XXI

Les fonctions assignées au Bureau seront exercées par le Gouvernement du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord <sup>1)</sup> jusqu'à et en attendant la formation de l'Organisation intergouvernementale consultative de la navigation maritime et la prise en charge par elle des fonctions qui lui sont attribuées par la Convention signée à Genève le 6 mars 1948; par la suite, les fonctions du Bureau seront assumées par cette Organisation.

<sup>1)</sup> Transférées à l'OMCI le 15 juin 1959 en application de la résolution A.8(I) de l'Assemblée.

## ANNEXE A

**Zones d'interdiction**

1. Toutes les zones maritimes s'étendant sur une largeur de 50 milles à partir de la terre la plus proche seront des zones interdites.

Aux fins de la présente annexe, l'expression «à partir de la terre la plus proche» signifie «à partir de la ligne de base qui sert à déterminer la mer territoriale du territoire en question conformément à la Convention de Genève de 1958 sur la mer territoriale et la zone contiguë».

2. Les zones maritimes suivantes, dans la mesure où elles s'étendent à plus de 50 milles à partir de la terre la plus proche, seront également des zones interdites:

*a. Océan Pacifique*

*Zone occidentale canadienne*

La zone occidentale canadienne s'étendra sur une largeur de 100 milles à partir de la terre la plus proche le long de la côte occidentale du Canada;

*b. Océan Atlantique nord, mer du Nord et mer Baltique*

*(i) Zone atlantique nord-ouest*

La zone atlantique nord-ouest comprendra les régions maritimes à partir d'une ligne tracée depuis latitude 38° 47' nord, longitude 73° 43' ouest, jusqu'à latitude 39° 58' nord, longitude 68° 34' ouest, de là jusqu'à latitude 42° 05' nord, longitude 64° 37' ouest et de là le long de la côte orientale du Canada à une distance de 100 milles de la terre la plus proche;

*(ii) Zone d'Islande*

La zone d'Islande s'étendra sur une largeur de 100 milles à partir de la terre la plus proche le long de la côte d'Islande;

*(iii) Zone norvégienne, mer du Nord et mer Baltique*

La zone norvégienne, mer du Nord et mer Baltique s'étendra sur une largeur de 100 milles à partir de la terre la plus proche le long de la côte de Norvège, et comprendra la totalité de la mer du Nord, de la mer Baltique et de ses golfes;

*(iv) Zone atlantique nord-est*

La zone atlantique nord-est comprendra les régions maritimes à l'intérieur d'une ligne tracée entre les positions suivantes:

Latitude	Longitude
62° nord	2° est,
64° nord	00°;
64° nord	10° ouest,
60° nord	14° ouest;

Latitude	Longitude
54° 30' nord	30° ouest,
53° nord	40° ouest;
44° 20' nord	40° ouest,
44° 20' nord	30° ouest;
46° nord	20° ouest,

et à partir de là dans la direction du Cap Finisterre à l'intersection de la limite de 50 milles;

(v) *Zone espagnole*

La zone espagnole comprendra les zones de l'océan Atlantique sur une largeur de 100 milles à partir de la terre la plus proche le long de la côte espagnole et l'interdiction de cette zone prendra effet à la date à laquelle la présente Convention entrera en vigueur pour l'Espagne;

(vi) *Zone portugaise*

La zone portugaise comprendra la partie de l'océan Atlantique sur une largeur de 100 milles à partir de la terre la plus proche le long de la côte portugaise et l'interdiction de cette zone prendra effet à la date à laquelle la présente Convention entrera en vigueur en ce qui concerne le Portugal;

c. *Mers Méditerranée et Adriatique*

*Zone méditerranéenne et adriatique*

La zone méditerranéenne et adriatique comprendra les régions maritimes sur une largeur de 100 milles à partir de la terre la plus proche le long des côtes de chaque territoire bordant la Méditerranée et la mer Adriatique et l'interdiction de cette zone prendra effet à la date d'entrée en vigueur de la présente Convention pour chacun de ces territoires;

d. *Mer Noire et mer d'Azov*

*Zone de la mer Noire et de la mer d'Azov*

La zone de la mer Noire et de la mer d'Azov comprendra les régions maritimes sur une distance de 100 milles à partir de la terre la plus proche le long des côtes de chaque territoire bordant la mer Noire et la mer d'Azov et l'interdiction de cette zone prendra effet à la date d'entrée en vigueur de la présente Convention pour chacun de ces territoires, étant entendu que la totalité de la mer Noire et de la mer d'Azov deviendra zone interdite à la date à laquelle la Convention entrera en vigueur à la fois pour la Roumanie et l'U.R.S.S.

e. *Mer Rouge*

*Zone de la mer Rouge*

La zone de la mer Rouge comprendra les régions maritimes sur une largeur de 100 milles à partir de la terre la plus proche le long des côtes de chaque territoire bordant la mer Rouge et l'interdiction de cette zone prendra effet à la date d'entrée en vigueur de la Convention pour chacun de ces territoires.

*f. Golfe Persique*

(i) *Zone du Koweït*

La zone du Koweït comprendra la région maritime sur une largeur de 100 milles à partir de la terre la plus proche le long de la côte du Koweït

(ii) *Zone de l'Arabie Saoudite*

La zone de l'Arabie Saoudite comprendra la région maritime sur une largeur de 100 milles à partir de la terre la plus proche le long de la côte de l'Arabie Saoudite, et l'interdiction de la zone prendra effet à la date à laquelle la présente Convention entrera en vigueur pour l'Arabie Saoudite.

*g. Mer d'Arabie, golfe du Bengale et océan Indien*

(i) *Zone de la mer d'Arabie*

La zone de la mer d'Arabie comprendra les régions maritimes situées à l'intérieur d'une ligne tracée entre les positions suivantes:

Latitude	Longitude
23° 33' nord	68° 20' est,
23° 33' nord	67° 30' est;
22° nord	68° est,
20° nord	70° est;
18° 55' nord	72° est,
15° 40' nord	72° 42' est;
8° 30' nord	75° 48' est,
7° 10' nord	76° 50' est;
7° 10' nord	78° 14' est,
9° 06' nord	79° 32' est,

et l'interdiction de la zone prendra effet à la date à laquelle la présente Convention entrera en vigueur pour l'Inde.

(ii) *Zone côtière du golfe du Bengale*

La zone côtière du golfe du Bengale comprendra les régions maritimes situées entre la terre la plus proche et une ligne tracée entre les positions suivantes:

Latitude	Longitude
10° 15' nord	80° 50' est,
14° 30' nord	81° 38' est;
20° 20' nord	88° 10' est,
20° 20' nord	89° est,

et l'interdiction prendra effet à la date à laquelle la présente Convention entrera en vigueur pour l'Inde.

(iii) *Zone de Madagascar*

La zone de Madagascar comprendra la région maritime sur une largeur de 100 milles depuis la terre la plus proche le long de la côte

de Madagascar à l'ouest du méridien du Cap d'Ambre au nord et du Cap Ste Marie au sud, et sur une largeur de 150 milles depuis la terre la plus proche le long de la côte de Madagascar à l'est de ces méridiens, et l'interdiction de cette zone prendra effet à la date à laquelle la présente Convention entrera en vigueur pour Madagascar.

*h. Australie*

*Zone australienne*

La zone australienne comprendra la région maritime sur une largeur de 150 milles à partir de la terre la plus proche le long des côtes de l'Australie excepté au large des côtes septentrionale et occidentale du continent australien, entre le point situé en face de l'île Thursday Island et le point de la côte occidentale latitude 20° sud.

3. *a.* Chaque Gouvernement contractant peut proposer:

- (i) la réduction de toute zone le long de la côte de l'un quelconque de ses territoires;
- (ii) l'extension de toute zone de ce genre jusqu'à un maximum de 100 milles de la terre la plus proche le long de la côte en question.

Le Gouvernement contractant fera une déclaration à cette fin et la réduction ou l'extension prendra effet après l'expiration d'une période de six mois à compter de la date de cette déclaration, à moins que l'un des Gouvernements contractants ait, au moins deux mois avant l'expiration de cette période, fait une déclaration selon laquelle il n'accepte pas la réduction ou l'extension en question, soit en raison des risques causés aux poissons et aux organismes marins dont ils se nourrissent, soit parce que ses intérêts en seraient affectés du fait de la proximité de ses côtes ou en raison du fait que ses navires font du commerce dans ladite région.

*b.* Toute déclaration faite aux termes du présent paragraphe fera l'objet d'une notification écrite à l'Organisation qui informera tous les Gouvernements contractants de la réception de cette déclaration.

4. L'Organisation établira des cartes indiquant l'étendue des zones interdites conformément au paragraphe 2 de la présente annexe et publiera des amendements dans la mesure nécessaire.

## ANNEXE B

## Exemple d'un registre des hydrocarbures

## I. Navires-citernes

Date d'inscription						
<i>a) Lestage et rejet des eaux de lest des citernes de cargaison</i>						
1. Numéro d'ordre de la (des) citerne(s) en cause .....						
2. Nature de l'hydrocarbure précédemment contenu dans la (les) citerne(s) .....						
3. Date et lieu des opérations de lestage .....						
4. Date et heure du rejet de l'eau de lest .....						
5. Emplacement ou position du navire au moment du rejet .....						
6. Quantité approximative d'eau polluée transférée dans la (les) citerne(s) de décantation .....						
7. Numéro d'ordre de la (des) citerne(s) de décantation .....						
<i>b) Nettoyage des citernes de cargaison</i>						
8. Numéro d'ordre de la (des) citerne(s) nettoyée(s) .....						
9. Type d'hydrocarbure précédemment contenu dans la (les) citerne(s) .....						
10. Numéro d'ordre de la (des) caisse(s) de décantation dans laquelle (lesquelles) les eaux de nettoyage ont été transférées .....						
11. Dates et heures du nettoyage .....						
<i>c) Dépôt dans la (les) citerne(s) et rejet de l'eau</i>						
12. Numéro d'ordre de la (des) citerne(s) de décantation .....						
13. Durée du dépôt (en heures) .....						
14. Date et heure du rejet de l'eau .....						
15. Emplacement ou position du navire .....						
16. Quantité approximative de résidus .....						
17. Quantité approximative d'eau rejetée .....						

I. Navires-citernes (suite)

Date d'inscription					
<i>d) Rejet des résidus d'hydrocarbure des citernes de décanation et d'autres origines</i>					
18. Date et procédé du rejet .....					
19. Emplacement ou position du navire au moment du rejet ...					
20. Origines et quantités approximatives .....					

Signature de l'officier ou des officiers  
..... responsables des opérations en question  
..... Signature du capitaine du navire

II. Autres navires

Date d'inscription					
<i>a) Lestage ou nettoyage en cours de traversée des soutes à combustible</i>					
1. Numéro d'ordre de la (des) soute(s) en cause .....					
2. Nature de l'hydrocarbure précédemment contenu dans la soute (les soutes) .....					
3. Date et lieu du lestage .....					
4. Date et heure du rejet des eaux de lest ou de nettoyage .....					
5. Emplacement ou position du navire au moment du rejet ...					
6. Le cas échéant, durée d'utilisation du séparateur .....					
7. Déchargement des résidus d'hydrocarbure conservés à bord .....					
<i>b) Rejet des résidus d'hydrocarbure des soutes à combustible et d'autres origines</i>					
8. Date du rejet et moyen utilisé .....					
9. Emplacement ou position du navire au moment du rejet ...					
10. Origines et quantités approximatives .....					

Signature de l'officier ou des officiers  
..... responsables des opérations en question  
..... Signature du capitaine du navire

## III. S'applique à tous les navires

Date d'inscription						
<i>Rejet ou déversement accidentels ou exceptionnels d'hydrocarbures</i>						
1. Date et heure du rejet ou du déversement .....						
2. Emplacement ou position du navire au moment de l'événement .....						
3. Quantité approximative et nature de l'hydrocarbure .....						
4. Circonstances du rejet ou du déversement et remarques générales .....						

Signature de l'officier ou des officiers  
 ..... responsables des opérations en question  
 ..... Signature du capitaine du navire