

de la Table de franc-bord après correction pour les écarts avec les "standards" et après déduction pour les superstructures.

Le franc-bord en eau salée mesuré à partir de l'intersection de la surface supérieure du pont de franc-bord avec la surface extérieure de la coque ne doit pas être inférieur à 51 millimètres.

Règle LXIII.—*Franc-bord tropical.*

Le franc-bord minimum dans la zone tropicale est le franc-bord obtenu en déduisant du franc-bord d'été $\frac{1}{48}$ du tirant d'eau d'été mesuré du dessus de quille jusqu'au centre du disque.

Le franc-bord en eau salée mesuré à partir de l'intersection de la surface supérieure du pont de franc-bord avec la surface extérieure du bordé de muraille ne doit pas être inférieur à 51 millimètres.

Règle LXIV.—*Franc-bord d'hiver.*

Le franc-bord minimum en hiver est le franc-bord obtenu en ajoutant au franc-bord d'été $\frac{1}{48}$ du tirant d'eau d'été mesuré du dessus de quille jusqu'au centre du disque.

Règle LXV.—*Franc-bord d'hiver dans l'Atlantique Nord.*

Le franc-bord minimum pour les navires dont la longueur est inférieure ou égale à 100m58 et qui effectuent pendant les mois d'hiver des voyages à travers l'Atlantique Nord au nord du parallèle 36° Nord est égal au franc-bord d'hiver augmenté de 51 millimètres; pour les navires plus longs que 100m58 il est égal au franc-bord d'hiver.

Règle LXVI.—*Franc-bord en eau douce.*

Le franc-bord minimum en eau douce de densité égale à 1 est le franc-bord obtenu en déduisant du franc-bord minimum en eau salée $\frac{\Delta}{407}$ centimètres ...
....., où :

Δ =déplacement en eau salée en tonnes métriques à la ligne de charge d'été;

T=tonnes métriques par centimètre d'immersion dans l'eau salée à la ligne de charge d'été.

Lorsque le déplacement à ligne de charge d'été ne peut être certifié, la déduction doit être de $\frac{1}{48}$ du tirant d'eau d'été mesuré depuis le dessus de quille jusqu'au centre du disque.

Règle LXVII.—*Table de franc-bord pour les vapeurs.*

VALEURS de base des francs-bords minimum d'été pour les vapeurs qui sont conformes aux "standards" définis dans les Règles.

L	Franc-board.	L	Franc-board.	L	Franc-board.	L	Franc-board.
Nètres. 24,38	Millims. 203	Nètres. 76,20	Millims. 820	Nètres. 128,02	Millims. 1976	Nètres. 179,83	Millims. 3226
27,43	229	79,25	874	131,06	2055	182,88	3289
30,48	254	82,30	927	134,11	2134	185,93	3353
33,53	279	85,34	983	137,16	2212	188,98	3414
36,58	305	88,39	1041	140,21	2291	192,02	3475
39,62	330	91,44	1102	143,26	2370	195,07	3533
42,67	361	94,49	1166	146,30	2446	198,12	3592
45,72	394	97,54	1229	149,35	2522	201,17	3650
48,77	429	100,58	1295	152,40	2598	204,22	3706
51,82	465	103,63	1364	155,45	2672	207,26	3762
54,86	503	106,68	1435	158,50	2746	210,31	3815
57,91	544	109,73	1509	161,54	2817	213,36	3868
60,96	587	112,78	1585	164,59	2888	216,41	3922
64,01	630	115,82	1661	167,64	2957	219,46	3973
67,06	676	118,87	1737	170,69	3025	222,50	4026
70,10	724	121,92	1816	173,74	3094	225,55	4077
73,15	770	124,97	1895	176,78	3160	228,60	4127

(i) Les francs-bords minimum pour les navires à pont découvert sont obtenus en augmentant les francs-bords donnés par la table ci-dessus à raison de 38 millimètres par 30m50 de longueur.

(ii) Les francs-bords correspondant aux valeurs intermédiaires de la longueur sont obtenus par interpolation.

(iii) Lorsque c est supérieur à 0,68, le franc-bord est multiplié par le facteur $\frac{c+0,68}{1,36}$.

(iv) Lorsque C est supérieur à $\frac{L}{15}$ le franc-bord est augmenté de la quantité $8,33 \left(C - \frac{L}{15} \right)$ R millimètres, où R est égal à $\frac{L}{3,96}$ lorsque la longueur est moindre que 118m90 et égal à 30 lorsque la longueur est égale ou supérieure à 118m90.

Dans le cas d'un navire ayant au milieu de la longueur une superstructure fermée s'étendant au moins sur 0,6 L , ou d'un navire ayant un trunk complet ou une suite de superstructures partielles intactes et trunks s'étendant de l'avant à l'arrière, si C est plus petit que $\frac{L}{15}$, le franc-bord est réduit de la quantité ci-dessus.

Lorsque la hauteur des superstructures ou du trunk est plus petite que la hauteur réglementaire, la réduction

est dans le rapport de la hauteur réelle à la hauteur réglementaire.

(v) Lorsque le creux réel mesuré au milieu jusqu'à la surface du pont de franc-bord est plus grand ou plus petit que C , la différence entre les creux (en millimètres) est ajoutée ou retranchée au franc-bord.

4^{me} Partie.—Lignes de charge pour les voiliers.

Règle LXVIII.—*Lignes employées conjointement avec le disque.*

La ligne de franc-bord d'hiver et la ligne de franc-bord tropical ne sont pas marquées sur les voiliers. Le franc-bord minimum en eau salée déterminant la ligne de charge jusqu'à laquelle les voiliers peuvent être chargés en hiver et dans la zone tropicale correspond au centre du disque (voir figure 3).

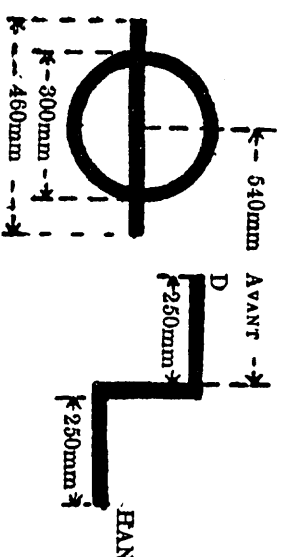
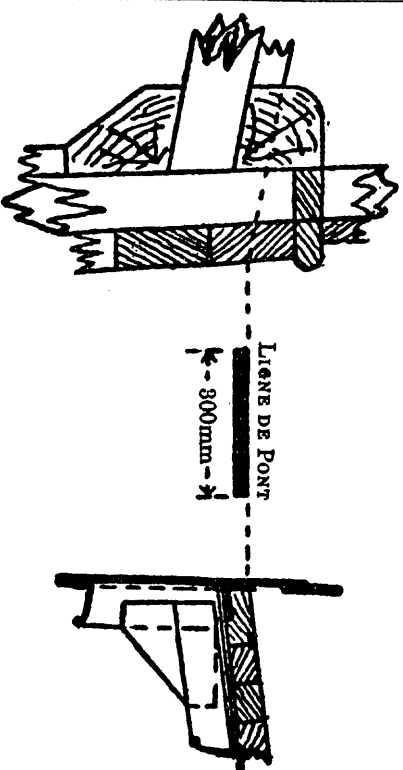


FIGURE 3,

Règle LXIX.—*Conditions dans lesquelles les lignes de charge sont assignées*

Les conditions dans lesquelles les lignes charge sont assignées sont celles qui sont contenues dans la 2^{ème} Partie de présentes Règles.

Règle LXX.—*Calcul du franc-bord.*

Les francs-bords sont calculés d'après la Table de franc-bord pour les voiliers de la même façon que les francs-bords des vapeurs sont calculés d'après la Table de francs-bords des vapeurs, sauf en ce qui concerne les points suivants.

Règle LXXI.—*Creux pour le franc-bord (c).*

Dans les voiliers ayant un relevé de varangues supérieur à 125 millimètres par mètre la distance verticale mesurée depuis le dessus de quille (Règle XXXIV) est réduite de la demi-différence entre le relevé total des varangues en un point situé à la demi-largeur du navire et le relevé total correspondant à une inclinaison de 125 millimètres par mètre. La réduction maximum à apporter ne peut dépasser celle qui correspond à un relevé de varangue de 208 millimètres par mètre de la demi-largeur du navire.

Lorsque les formes de la partie inférieure du maître couple sont creuses ou qu'il existe des galbords épais, le creux est mesuré depuis le point où le prolongement vers l'axe de la ligne tangente à la partie plate du fond

coupe le côté de la quille.

La profondeur employée avec la Table de franc-bord ne doit pas être inférieure à $\frac{L}{12}$.

Règle LXXII.—*Coefficient de finesse (c).*

Le coefficient employé avec la Table de franc-bord ne doit pas être inférieur à 0,62 ni supérieur à 0,72.

Règle LXXIII.—*Superstructures dans les navires en bois.*

Dans les navires en bois la construction et les dispositifs de fermeture des superstructures pour lesquelles des réductions sont apportées au franc-bord, doivent être réalisés à la satisfaction de l'Autorité habilitée pour

l'assignation des francs-bords.

Règle LXXIV.—*Déduction pour superstructures.*

Lorsque la longueur effective des superstructures est égale à L, la déduction à apporter au franc-bord est de 76 millimètres pour les navires dont la longueur est de 24m40 et de 711 millimètres pour les navires dont la longueur est égale ou supérieure à 100m58. La déduction à apporter pour les valeurs intermédiaires de la longueur s'obtient par interpolation. Lorsque la longueur effective total des superstructures est moindre que L, la déduction est le pourcentage indiqué dans la Table suivante :

Types de superstructures.	Longueur effective des superstructures (E).										Ligne
	0	,1L	,2L	,3L	,4L	,5L	,6L	,7L	,8L	,9L	L
Tous types sans château ...	% 0	% 7	% 13	% 17	% 23,5	% 30	% 47½	% 70	% 80	% 90	% 100
Tous types avec château* ...	0	7	14,7	22	32	42	56	70	80	90	100

*Lorsque la longueur effective du château est moindre que 0,2 L, les pourcentage s'obtiennent par interpolation entre les lignes B et A. Les pourcentages de réduction correspondant à des longueurs intermédiaires de superstructures s'obtiennent par interpolation.

Règle LXXV.—*Francs-bords minima.*

Aucune augmentation du franc-bord n'est exigée pour l'hiver et aucune réduction n'est permise pour la zone tropicale.

Une augmentation du franc-bord égale à 76 millimètres est apportée pour les voyages effectués à travers l'Atlantique Nord au nord du parallèle de 36° N. pendant

les mois d'hiver.

Dans les calculs de franc-bord en eau douce pour un navire en bois, le tirant d'eau est mesuré depuis le can inférieur de la râblure de quille jusqu'au centre du disque.

Règle LXXVI.—*Table des francs-bords pour les voiliers.*

FRANCS-BORDS minima d'été, d'hiver, et tropicaux pour les voiliers à pont découvert en fer et en acier conformes aux "standards" définis dans les Règles.

L.	Franc-bord.	L.	Franc-bord.	L.	Franc-bord.	L.	Franc-bord.
24,384	234	42,67	541	60,96	899	82,30	1359
27,430	279	45,72	597	64,01	963	85,34	1430
30,48	328	48,77	655	67,06	1026	88,39	1501
33,53	378	51,82	716	70,10	1090	91,44	1572
36,54.	432	54,86	777	73,15	1156	94,49	1643
39,62	485	57,91	838	76,20	1222	97,54	1717
				79,25	1290	100,58	1791

(i) Les francs-bords pour les valeurs intermédiaires de la longueur s'obtiennent par interpolation.

(ii) Lorsque c est supérieur à 0,62, le franc-bord est multiplié par le facteur : $\frac{c+0,62}{1,24}$

(iii) Lorsque C est supérieur à $\frac{L}{12}$ le franc-bord est augmenté de la quantité $8,33 \left(C - \frac{L}{12} \right) \times \left(10 + \frac{L}{62} \right)$ millimètres.

(iv) Lorsque le creux réel mesuré jusqu'à la surface du pont de franc-bord au milieu du navire est supérieur ou inférieur à C , la différence entre les creux (en millimètres) est ajoutée ou retranchée au franc-bord.

Règle LXXVII.—*Franc-bord pour les voiliers en bois.*

Le franc-bord pour voilier en bois est égal au franc-bord qui, tous calculs faits, lui serait accordé s'il était en fer ou en acier, augmenté de telles quantités que l'autorité habilitée pour l'assignation des francs-bords pourra fixer eu égard à la classe, la construction, l'âge et l'état du navire. Les navire en bois de construction primitive, tels que les boutres, les jonques, prahus, &c., doivent être traités par l'Administration autant qu'il sera raisonnable et possible suivant les Règles pour les

voiliers.

5^{ème} Partie.—Lignes de charge pour les vapeurs transportant du bois en pontée.

Définitions

Chargement de bois en pontée.—L'expression "chargement de bois en pontée" signifie un chargement de bois transporté sur une partie non couverte du pont de franc-bord ou du pont de superstructure. Cette expression ne comprend pas les chargements de pulpe de bois ni les chargements similaires.

Ligne de charge pour les navires transportant des chargements de bois en pontée.—Une ligne de charge pour les navires transportant des chargements de bois en pontée est une ligne de charge spéciale qui est utilisée seulement quand le navire transporte un chargement de bois en pontée conformément aux conditions et aux règles suivantes :

Règle LXXVIII.—*Marques sur les flancs du navire.*

Lignes de charge pour les navires transportant des chargements de bois en pontée.—Les lignes qui indiquent

les lignes de charge maxima pour les navires transportant des chargements de bois en pontée dans les différentes circonstances et dans les différentes saisons consistent en des lignes horizontales de 250 millimètres de longueur et de 25 millimètres d'épaisseur disposées perpendiculairement à une ligne verticale tracée à 540 millimètres sur l'arrière du centre du disque (voir figure 4). Elles doivent être marquées et contrôlées dans les mêmes conditions que les lignes de charge ordinaires (voir les Règles V à VII).

La ligne de charge d'été pour les navires transportant des chargements de bois en pontée es indiquée par l'arête supérieure d'une ligne marquée BE.

La ligne de charge d'hiver pour les navires transportant des chargements de bois en pontée est indiquée par l'arête supérieure d'une ligne marquée BH.

La ligne de charge d'hiver dans l'Atlantique Nord pour les navires transportant des chargements de bois en pontée est indiquée par l'arête supérieure d'une ligne marquée BHAN.

La ligne de charge tropical pour les navires transportant des chargements de bois en pontée est indiquée par l'arête supérieure d'une ligne marquée BT.

La ligne de charge d'été en eau douce pour les navires transportant des chargements de bois en pontée est indiquée par l'arête supérieure d'une ligne marquée BD. La différence entre la ligne de charge d'été en eau douce et la ligne de charge d'été pour les navires transportant des chargements de bois en pontée est la correction qui doit être apportée aux autres lignes de charge pour les navires chargeant du bois en pontée, lorsque le navire charge en eau douce.*

La ligne de charge tropicale en eau douce pour les navires transportant des chargements de bois en pontée est indiquée par l'arête supérieure d'une ligne marquée BTD.

* Lorsque des navires de mer naviguent dans une rivière ou dans des eaux intérieures, il est permis d'augmenter le chargement du navire d'une quantité qui correspond au poids du combustible, etc., nécessaire à la consommation entre le point de départ et la mer libre.

LIGNE DE PONT

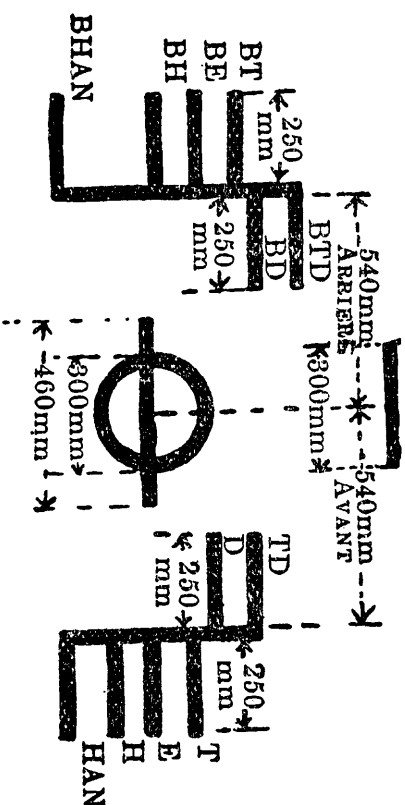


FIGURE 4.

Conditions supplémentaires d'assignation et Règles permettant l'augmentation d'enfoncement.

Règle LXXIX.—*Construction du Navire.*

La structure du navire doit être d'une solidité suffisante eu égard au tirant d'eau accru et au poids de la pontée.

Règle LXXX.—*Superstructures.*

Le navire doit avoir un gaillard ayant au moins la

hauteur réglementaire et une longueur d'au moins 7 pour cent de la longueur du navire et, en plus, une dunette ou une demi-dunette pourvue d'un capot solide en acier ou d'un rouf installé à l'arrière.

Règle LXXXI.—*Encaissement des machines.*

Les encaissements des machines sur le pont de franc-bord doivent être protégés par une superstructure ayant au moins la hauteur réglementaire, à moins que ces encaissements soient d'une solidité et d'une hauteur suffisantes pour permettre l'arrimage du bois en abord.

Règle LXXXII.—*Ballasts de double fond.*

Les water ballasts situés dans la mi-longueur du navire au milieu doivent avoir une subdivision longitudinale adéquate.

Règle LXXXIII.—*Pavois.*

Le navire doit être muni soit de pavois fixes d'une hauteur d'au moins 990 millimètres, particulièrement renforcés à la partie supérieure et consolidés par de solides jambettes fixées au pont par le travers des barrots et pourvus des sabords de décharge nécessaires, soit de

rambardees convenables de la même hauteur que celle qui est indiquée ci-dessus pour les pavois et d'une construction particulièrement robuste.

Règle LXXXIV.—*Ouvertures dans le pont recouvertes par la pontée de bois.*

Les ouvertures des espaces situés au-dessous du pont de franc-bord doivent être bien fermées et les tringles mises en place. Toutes les installations telles que les barrots mobiles, les galiotes et panneaux mobiles doivent être en place. Lorsque les cales sont appelées à être ventilées les manches à air doivent être efficacement protégées.

Règle LXXXV.—*Arrimage.*

Les puits sur les ponts de franc-bord doivent être remplis de bois, arrimé aussi massivement que possible et de manière à atteindre au moins le niveau de la hauteur réglementaire d'un château. A bord d'un navire qui se trouve en hiver dans une zone d'hiver périodique la hauteur de la pontée au-dessus du pont de franc-bord ne doit pas être supérieure au tiers de la plus grande largeur du navire.

Toute pontée de bois doit être arrimée d'une manière massive, saisie et assujettie. Elle ne doit gêner en aucune façon ni la navigation ni la manœuvre de navire, ni compromettre la conservation pendant toute la durée du voyage d'une marge suffisante de stabilité, eu égard aux augmentations de poids telles que celles résultant du mouillage de la cargaison, ainsi qu'aux réductions de poids provenant par exemple de la consommation du combustible et des approvisionnements.

Règle LXXXVI.—*Protection de l'équipage, accès à la tranche des machines, &c.*

Un moyen d'accès sûr et satisfaisant doit permettre d'atteindre, à tout moment les locaux de l'équipage, la tranche des machines et toutes les autres parties qui sont obligatoirement utilisées pour la manœuvre. Aux endroits qui permettent d'atteindre ces parties, la pontée doit être arrimée de telle façon que les ouvertures y donnant accès puissent être convenablement fermées et assujetties de manière à empêcher toute rentrée d'eau. Des moyens de protection efficaces pour l'équipage, sous la forme de garde-corps, ou de filières s'élevant au moins à 1m22 au-dessus de la pontée et espacées

Les dispositifs utilisés pour gouverner doivent être convenablement protégés contre les avaries que pourrait leur occasionner la pontée et, autant que cela est possible, pouvoir être accessibles. Des dispositions doivent être prises pour que l'on puisse gouverner en cas d'avarie aux appareils principaux.

Lorsque la nature du bois exige l'installation de montants, ces derniers doivent être d'une solidité appropriée et peuvent être en bois ou en métal. Leur écartement doit être en rapport avec la longueur et la nature du bois transporté, mais il ne doit pas être supérieur à 3m05. Des cornières ou des sabots en métal fixés convenablement à la tôle gouttière ou d'autres dispositifs efficaces doivent être prévus pour maintenir les montants.

La pontée doit être bien saisie sur toute sa longueur par des saisses traversières indépendantes les unes des autres dont l'écartement ne doit pas être supérieur à 3m05.

Des points d'attache pour ces saissines doivent être riviés à la tôle du carreau à des intervalles n'excédant pas 3m05 mètres. La distance comprise entre une cloison fronteau de superstructure et le premier point d'attache voisin ne doit pas être supérieur à 1m98. Des points d'attache additionnels peuvent être fixés sur la tôle gouttière.

Les saines traversières doivent être en bon état et consister en chaîne à mailles serrées de 19 millimètres au moins ou en fil d'acier flexible de résistance équivalente, elles doivent être garnies de crocs à échappement lent, et de ridours accessibles en tout temps.

Les saisines en fil d'acier doivent avoir un bout de chaîne à mailles longues de faible longueur permettant de régler l'amarrage.

Lorsque la longueur des pièces de bois est moindre que 3m66 l'espacement des saisses peut être réduit en

附屬書

proportion ou d'autres dispositions convenables doivent être prises.

Lorsque l'espacement des saisines est égal ou inférieur à 1m52, les dimensions des saisines en chaîne peuvent être réduites; toutefois on ne doit pas employer de la chaîne de moins de 12,7 millimètres ni du câble d'acier de moindre résistance que la chaîne de 12,7 millimètres.

Toutes les installations exigées pour fixer les saisines doivent être d'une résistance appropriée à celle de ces saisines.

Les montants installés sur les ponts de superstructures doivent être espacés de 3m05 et être maintenus transversalement par des saisines traversières de résistance largement suffisantes.

Règle XC.—Plans.

Des plans montrant les dispositions et les installa-

tions pour l'arrimage et la tenue des pontées, conformément aux présentes règles, doivent être soumis à l'Autorité habilitée pour l'assignation des francs-bords.

Franc-bord.

Règle XCI.—Calcul du Franc-bord.

Lorsque l'Autorité habilitée pour l'assignation des francs-bords se sera rendu compte que le navire est convenablement installé et que les conditions et les installations sont au moins équivalentes aux exigences indiquées ci-dessus pour le transport des bois en pontée, les francs-bords d'été déterminés suivant les Règles ordinaires et les Tables de la 3^{ème} Partie pourront être corrigés de façon à donner des francs-bords spéciaux pour le bois, en remplaçant les pourcentages qui figurent à la Règle LIII par ceux qui sont donnés dans la Table suivante:

LONGUEUR effective totale de superstructures.

—	0	0,1L	0,2L	0,3L	0,4L	0,5L	0,6L	0,7L	0,8L	0,9L	L
Navires de tous les types...	% 20	% 30,75	% 41,5	% 52,25	% 63	% 69,25	% 75,5	% 81,5	% 87,5	% 93,75	% 100

Le franc-bord d'hiver pour les navires transportant des bois en pontée s'obtient en ajoutant au franc-bord d'été ¹/₃₆ du tirant d'eau correspondant compté à partir du dessus de quille.

Le franc-bord d'hiver pour le bois dans l'Atlantique Nord est celui prescrit dans la Règle LXV pour les francs-bords d'hiver dans l'Atlantique Nord.

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

6^{me} Partie.—Lignes de charge des Navires à Citermes.

Définition.

Navire à citernes. L'expression "navire à citernes" s'applique à tout vapeur construit spécialement pour transporter des cargaisons liquides en vrac.

Règle XCII.—*Marques sur les murailles du navire.*

Les marques sur les murailles sont celles qui sont indiquées au croquis de la Règle IV.

Conditions supplémentaires d'assignation permettant l'augmentation d'enfoncement.

Règle XCIII.—*Construction du navire.*

Le navire à citernes doit être construit avec une solidité suffisante pour le tirant d'eau accru correspondant au franc-bord assigné.

Règle XCIV.—*Gaillard.*

Le navire doit avoir un gaillard ayant une longueur au moins égale à 7 pour cent de la longueur du navire et une hauteur au moins égale à la hauteur réglementaire.

Règle XCV.—*Encaissements des machines.*

Les ouvertures dans les encaissements des machines sur le pont de franc-bord doivent avoir des portes en acier. Les encaissements doivent être protégés par une dunette ou un château fermés ayant au moins la hauteur réglementaire ou par un rouf de même hauteur et de solidité équivalente. Les cloisons des extrémités de ces superstructures doivent avoir les échantillons exigés pour les cloisons frontaux de château. Toutes les entrées dans les constructions sur le pont de franc-bord doivent être munies de fermetures efficaces et les seuils doivent avoir une hauteur d'au moins 457 millimètres au-dessus

du pont. Les parties exposées des encaissements de la machine sur le pont des superstructures doivent être de construction solide et toutes leurs ouvertures munies de fermetures en acier, attachées de façon permanente sur les encaissements et susceptibles d'être fermées et assujetties, de l'intérieur et de l'extérieur; les seuils de ces ouvertures doivent s'élever au moins à 380 millimètres au-dessus du pont. Les panneaux de chaufferies doivent être aussi élevés qu'il est raisonnable et possible de le faire au-dessus du pont de superstructures et avoir de forts couvercles en acier, attachés de façon permanente à leur emplacement.

Règle XCVI.—*Passerelle.*

Une passerelle permanente de construction efficace et d'une solidité suffisante étant donné sa position exposée doit être installée de l'avant à l'arrière, au niveau du pont de superstructures, entre la dunette et le château et, lorsque l'équipage est logé à l'avant du navire, cette passerelle doit s'étendre du château au gaillard. Tout autre moyen d'accès équivalent, comme des passages au-dessous du pont, peut être employé pour tenir lieu de cette passerelle.

Règle XCVII.—*protection de l'équipage. Accès à la tranche des machines, &c.*

Un moyen d'accès sûr et satisfaisant doit permettre d'atteindre, du niveau de la passerelle les locaux de l'équipage, la tranche des machines et les parties du navire qui sont obligatoirement utilisées pour la manœuvre du navire. Cette règle ne s'applique pas aux chambres des pompes dont les entrées se font du pont de franc-bord quand elles sont munies de moyens de fermeture de la classe 1.

Règle XCVIII.—*Panneaux.*

Tous les panneaux du pont de franc-bord ou du pont des caisses d'expansion doivent être fermés par des couvercles en acier robustes et étanches.

Règle XCIX.—*Manches à air.*

Les manches à air desservant des espaces situés au-dessous du pont de franc-bord doivent être de solidité suffisante ou être protégées par des superstructures ou des moyens efficaces équivalents.

*Francs-bords.*Règle CII.—*Calcul du franc-bord.*

Règle C.—*Dispositifs pour l'évacuation de l'eau.*

Les navires munis de pavois doivent avoir des rambardees au moins sur la moitié de la longueur de la partie exposée du pont ou tous autres dispositions efficaces pour l'évacuation de l'eau. Le can supérieur du carreau doit être tenu aussi bas que possible et de préférence il ne doit pas dépasser le can supérieur de la cornière gouttière.

Quand les superstructures sont reliées par des trunks, des rambardees doivent être installées sur toute la longueur des parties exposées du pont de franc-bord.

Règle CI.—*Plans.*

Des plans montrant les installations et les dispositions doivent être soumis à l'approbation de l'Autorité habilitée pour l'assignation des francs-bords.

Quand l'Autorité habilitée pour l'assignation des francs-bords aura constaté que les exigences ci-dessus indiquées sont remplies, le franc-bord d'été pourra être calculé d'après la Table de franc-bord des navires à citerne. Toutes les corrections devront être faites suivant la 3^{ème} partie du Règlement à l'exception de celles pour les vapeurs à pont découvert, pour les superstructures détachées, pour l'excès de tonture et pour les voyages d'hiver à travers l'Atlantique Nord.

Règle CIII.—*Réduction pour superstructures détachées.*

Lorsque la longueur totale effective des superstructures est moindre que L, la déduction est un pourcentage de celle prévue pour une longueur de superstructure égale à L. Elle est obtenue par le tableau suivant :

LONGUEUR totale effective des superstructures.

—	0	0,1L	0,2L	0,3L	0,4L	0,5L	0,6L	0,7L	0,8L	0,9L	L
Navires de tous les types...	% 0	% 7	% 14	% 21	% 31	% 41	% 52	% 63	% 75,3	% 87,7	% 100

Règle CIV.—*Déduction pour excès de tonture.*

Quand la tonture est plus grande que la tonture réglementaire, la correction pour excès de tonture (voir Règlv LVII de la 3^{me} Partie, Lignes de Charge pour les Vapeurs) est déduite du franc-bord pour tous les navires à citernes. La Règle LIX de la 3^{me} Partie ne s'applique pas; toutefois la déduction maximum pour excès de tonture est de 38 millimètres pour une longueur de 30m50 et elle augmente de 38 millimètres chaque fois que la longueur du navire augmente de 30m50.

Règle CV.—*Voyages pendant l'hiver à travers l'Atlantique Nord.*

Le franc-bord minimum pour les voyages à travers l'Atlantique Nord au nord du parallèle 36°, pendant les mois d'hiver, est égal au franc-bord d'hiver auquel on ajoute autant de fois 25, 4 millimètres que la longueur de 30m50 est comprise dans la longueur du navire.

Règle CVI.—*Tableau de franc-bord pour les navires à citernes.*

L.	Franc-bord.	L.	Franc-bord.
Mètres.	Millimètres.	Mètres.	Millimètres.
57,91	546	121,92	1587
60,96	587	124,97	1648
64,01	627	128,02	1712
67,06	668	131,06	1775
70,10	711	134,11	1841
73,15	754	137,16	1908
76,20	800	140,21	1974
79,25	846	143,26	2037
82,30	894	146,30	2101
85,34	942	149,35	2162
88,39	993	152,40	2222
91,44	1044	155,45	2281
94,49	1095	158,50	2339
97,54	1146	161,54	2395
100,58	1196	164,59	2451
103,63	1250	167,64	2504
106,68	1303	170,69	2558
109,73	1359	173,74	2609
112,78	1415	176,78	2657
115,82	1471	179,83	2705
118,87	1529	182,88	2753

Le cas des navires d'une longueur de plus de 182m88 est laissé à l'Administration.