

(h) Toute embarcation de sauvetage doit disposer d'une flottabilité propre suffisante au être équipée de caissons à air étanches ou d'autres matériaux résistants 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 résistants à la corrosion d'une flottabilité équivalente qui ne doivent pas être affectés par les hydrocarbures et dont le volume doit être égal 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 résistants à la corrosion et ne pouvant pas être affectés par les hydrocarbures.

(i) Les bancs de rase 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 5 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 (Sirling) 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:

$$\text{Capacité} = \frac{L}{12} (4A + 2B + C)$$

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 correspondent 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 centimètres 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 centimètres 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 présentant des formes très pleines.

(g) L'Administration peut attribuer, à l'exception des embarcations de sauvetage en bois à clins, à une embarcation de sauvetage, une capacité égale au produit par 0,64 des trois dimensions, s'il est reconnu que ce mode de calcul ne donne pas un résultat approché par excès, pour les embarcations de sauvetage en bois à clins, le coefficient 0,64 peut être remplacé par un coefficient 0,6. Les dimensions s'entendent alors mesurées dans les conditions suivantes:

Longueur: hors bordé, entre intrusions de celui-ci avec l'étrave et l'étambot, dans le cas d'une embarcation à arrière carré, jusqu'à la face extérieure du tableau;

Largeur: hors bordé au fort de la section milieu;

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 baleine, 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-citernes 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 au 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,

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'éclairage de tout autre dispositif mécanique de propulsion, et, le cas échéant, par l'installation radiodégraphique 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 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.

pour les navires à passagers et les navires-clients, 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 records 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 à 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 recharge, 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 maître approuvés;

(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 approuvées 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 guttaïande, 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 cablot de manœuvre 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, capables de produire une lumière 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 rouls, 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 agullette;
 - (xxi) Deux halats 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 mat 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

Maintenance 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 saissins doivent être disposés 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 radéaux 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 radéaux 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 ou 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 contour clair 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 flotabilité du radeau doit être telle que par la séparation de la partie gonflable en un nombre pair de chambres distancées 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 flotabilité si le radeau est endommagé ou bien ne se gonfle que partiellement.

(i) Les 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) bords 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° C. à $+66^{\circ}$ C. (-22° F. à $+150^{\circ}$ F.).

(p) Le radeau doit être armé 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'armage, 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'un moins $0,372$ 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 armé 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 équivalant 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 disposées 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 armé de façon à flotter librement si le navire coule.

Règle 17

Armement 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 couleau et une écope. Pour les radeaux de sauvetage conçus pour recevoir un nombre de personnes égal ou supérieur à 13: deux couteaux et deux écopes.
- (iii) Deux éponges.
- (iv) Deux ancres flottantes dont une attachée en permanence au radeau et une de rechange.
- (v) Deux pagates.
- (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-bottes.
- (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, dominant 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 désalination 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 (viii) 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 balaine, 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'armement 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'arrimage 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 inscrit de la même manière le nombre de personnes sur les engins flottants.
- (c) On inscrit 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 inscrit 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 insuflation 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 gurlandes 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).
- (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 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 inflation 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), (ii), (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-amarré

(a) Tout navire doit être muni d'un appareil lance-amarré 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'émettre 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 élanches, des vannes; les dispositifs de fermeture des dalots, des écartilleurs 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 cuisines 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 parties 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 manœuvre 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 A 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 complètes 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 facieur 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 26 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 26 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 placés 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.

Mètres	Longueur du Navire		(A) Nombre de jeux de minimum de jeux de bossoirs	(B) Nombre réduit de jeux de bossoirs autorisés exception- nellement	(C) Capacité minimum des embarcations de sauvetage	
	et au- dessus	de			Mètres cubés	Pieds cubés
31	{	100	2	2	11	400
de						
37	{	100	2	2	18	600
de						
43	{	120	2	2	26	900
de						
49	{	140	3	3	33	1,150
de						
55	{	175	3	3	44	1,550
de						
58	{	190	4	4	48	1,750
de						
63	{	205	4	4	50	1,850
de						
67	{	220	5	5	52	2,100
de						
70	{	230	5	5	61	2,400
de						
75	{	245	6	6	68	2,700
de						
82	{	270	7	7	76	3,000
de						
87	{	300	8	8	85	3,200
de						
91	{	315	8	8	102	3,400
de						
96	{	330	9	9	110	3,900
de						
101	{	350	9	7	122	4,750
de						
107	{	370	10	7	135	5,350
de						
113	{	390	10	7	146	5,950
de						
119	{	410	10	7	157	6,550
de						
125	{	430	12	9	171	7,150
de						
133	{	450	12	10	184	7,900
de						
140	{	460	14	10	202	7,450
de						
149	{	490	14	10	221	7,800
de						
159	{	520	16	12	238	8,400
de						

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 2,500 Kilos (ou 2½ 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 2,500 Kilos (ou 2½ 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'armement, 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 tirevilles ou moins doivent être fixés à l'extrémité du bossoir; les garants et les tirevilles 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 suspension, à moins que ne soit installé un dispositif de déchargement 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 bûtoirs 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 le 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) 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, ajoutés 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 éparpillés 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 radoux 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 radoux 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 radoux de sauvetage prévus pour chacun de ces dispositifs ne sera pas supérieur au nombre de radoux chargés de nombre de personnes qu'ils 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, radoux 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 échéant, les appareils de cet éclairage ainsi que ceux des éclairages prescrits aux alinéas (a) (ii), (b) (ii) et (c) (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 radoux de sauvetage

(a) Un officier de pont ou un canotier breveté doit être chargé de chaque embarcation de sauvetage et il lui sera également désigné un suppléant. Celui qui est chargé d'une embarcation doit avoir la liste de son personnel et s'assurer que les hommes placés sous ses ordres sont au courant de leurs diverses fonctions.

(b) A toute embarcation de sauvetage à moteur doit être affecté un homme sachant conduire le moteur.

(c) Un homme capable de faire fonctionner l'installation radio-télégraphique 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 radoux de sauvetage doit être affecté à chacun des radoux embarqués, excepté lorsque sur les navires à passagers effectuant de 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		Le nombre minimum de canotiers
par embarcation		
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'éndroit où il est arrêté.

(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 force sur laquelle il flotte.

(v) Les caissons à air ou les flotteurs équivalents doivent être placés aussi près que possible des côtes de l'engin et il ne faut pas que la flottabilité de cet engin dépende d'une inflation préalable.

(vi) Il sera muni d'une bosse et d'une filière en cuirtrande 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	en pieds	Nombre minimum de bouées
Au-dessous de 61	Au-dessous de 200	8
61 et au-dessous de 122	200 et au-dessous de 400	12
122 et au-dessous de 183	400 et au-dessous de 600	18
183 et au-dessous de 244	600 et au-dessous de 800	24
244 et au-dessus	800 et au-dessus	30

PARTIE C.—NAVIRES DE CHARGE SEULEMENT

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

Bossiers 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 bossiers.

(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 bossiers 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 balteine, 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 bossiers doivent être du type à gravité. Sur les autres navires, les bossiers 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 2½ 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 2½ tonnes anglaises) dans leur état de mise à l'eau sans passagers.

(f) Les bossiers, garants, poulies et autres appareils doivent avoir une résistance suffisante pour que les embarcations de sauvetage puissent être parées avec l'équipage d'arnage, puis mises à l'eau en toute sécurité d'un bord quelconque avec leur complet chargement de personnes et d'arnement 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

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 balteine, 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 complètes 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 complètes 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-citernes 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 des 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.

l'installation de garants en cordage de manille ou en tout autre matériau approuvé par elle, avec ou sans treillis (les embarcations de secours doivent toutefois être deservies par des treillis 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 attendre l'eau lorsque le navire est à son tirant d'eau minimum à la mer et à une bande de 15 degrés d'un bord quelconque. 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.

(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 balaine, 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 employés dans ces industries, qui sont munis d'embarcations et de radeaux de sauvetage conformes à l'alinéa (f) (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 lavis de l'Administration, doivent être prévus pour que les radeaux embarqués conformément à l'alinéa (f) (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 couravies, échelles et sorties de manœuvre que toutes les personnes à bord puissent facilement accéder à tous les postes de mise à l'eau et arrimage des engins de sauvetage.