

CHAPITRE IV.—RADIO-TELEGRAPHIE ET RADIO-TELEPHONE

PARTIE A.—APPLICATION ET DEFINITIONS

Règle 1

Application

(a) Sauf disposition expresse contraire, le présent Chapitre s'applique à tous les navires visés par les présentes Règles.

(b) Le présent Chapitre ne s'applique pas aux navires soumis par ailleurs aux dispositions des présentes Règles lorsque ces navires naviguent dans les eaux des Grands Lacs de l'Amérique du Nord et les eaux tributaires et communicantes jusqu'à la limite Est constituée par la sortie inférieure de l'écluse St-Lambert à Montréal, dans la province de Québec (Canada).*

(c) Aucune disposition de ce Chapitre ne pourra empêcher un navire ou un engin de sauvetage en détresse d'employer tous les moyens disponibles pour attirer l'attention, signaler sa position et obtenir du secours.

Règle 2

Termes et définitions

Pour l'application du présent Chapitre, les expressions suivantes ont les significations ci-dessous. Toutes les autres expressions utilisées dans le présent Chapitre et qui sont également définies dans le Règlement des Radiocommunications ont les significations dudit Règlement:

- (a) L'expression "Règlement des Radiocommunications" désigne le Règlement des Radiocommunications annexé, ou considéré comme annexé, à la plus récente Convention internationale des Télécommunications en vigueur à un moment donné.
- (b) L'expression "Auto-alarme radiotélégraphique" désigne un récepteur automatique d'alarme qui est déclenché par le signal d'alarme radiotélégraphique, et qui aura été approuvé.
- (c) L'expression "Officier radiodéclicien" désigne une personne possédant au moins un certificat d'opérateur radiotélégraphiste de

* Ces navires sont soumis pour les besoins de la sécurité à des prescriptions spéciales concernant la radiodéclicien. Ces prescriptions sont renouvelées contenues dans l'Accord Lacs par la Radio."

première ou de deuxième classe, conforme au Règlement des Radiocommunications, et qui exerce ses fonctions à bord d'un navire muni d'une station radiotélégraphique en application des dispositions de la Règle 3 ou de la Règle 4 du présent Chapitre.

(d) L'expression "Opérateur radiotéléphoniste" désigne une personne titulaire d'un certificat conforme aux dispositions du Règlement des Radiocommunications.

(e) L'expression "Installation existante" désigne:

(i) une installation entièrement mise en place à bord d'un navire avant la date d'entrée en vigueur de la présente Convention, quelle que soit la date à laquelle prend effet l'acceptation donnée par l'Administration intéressée;

(ii) une installation partiellement mise en place à bord d'un navire avant la date d'entrée en vigueur de la présente Convention et dont le complément consiste en éléments installés en remplacement d'éléments identiques, ou en éléments conformes aux prescriptions du présent Chapitre.

(f) L'expression "Installation nouvelle" désigne toute installation autre qu'une installation existante.

Règle 3

Station radiotélégraphique

Les navires à passagers, quelle que soit leur dimension, et les navires de charge d'une jauge brute égale ou supérieure à 1,600 tonneaux doivent, à moins qu'ils n'en soient exemptés par la Règle 5 du présent Chapitre, être pourvus d'une station radiotélégraphique conforme aux dispositions des Règles 8 et 9 du présent Chapitre.

Règle 4

Station radiotéléphonique

Les navires de charge d'une jauge brute égale ou supérieure à 300 tonneaux, mais inférieure à 1,600 tonneaux, à moins d'être pourvus d'une station radiotélégraphique conforme aux dispositions des Règles 8 et 9 du présent Chapitre, doivent, s'ils n'en sont pas exemptés aux termes de la Règle 5 du présent Chapitre, être pourvus d'une station radiotéléphonique conforme aux dispositions des Règles 14 et 15 du présent Chapitre.

Règle 5*Exemptions des prescriptions des Règles 3 et 4*

(a) Les Gouvernements contractants estiment qu'il est particulièrement indiqué de ne pas séparer de l'application des Règles 3 et 4 du présent Chapitre, cependant l'Administration peut accorder à titre individuel à certains navires à passagers et à certains navires de charge des exemptions de caractère partiel ou conditionnel, ou l'un et l'autre, ou même une exemption totale des prescriptions des Règles 3 ou 4 du présent Chapitre.

(b) Les exemptions autorisées au paragraphe (a) de la présente Règle ne doivent être accordées qu'à des navires effectuant un voyage au cours duquel la distance maximum à laquelle ils s'éloignent de la côte, la longueur du voyage, l'absence des risques habituels de la navigation et autres conditions affectant la sécurité sont telles que l'application intégrale de la Règle 3 ou de la Règle 4 du présent Chapitre n'est ni raisonnable ni nécessaire. Pour décider si elles accordent ou non des exemptions à titre individuel à des navires, les Administrations doivent considérer les conséquences que ces exemptions peuvent avoir sur l'efficacité générale du service de détresse pour la sécurité des autres navires. Il convient que les Administrations ne perdent pas de vue qu'il est souhaitable de prescrire l'installation d'une station radio-téléphonique conforme aux Règles 14 et 15 du présent Chapitre comme condition de l'octroi à un navire d'une exemption des dispositions de la Règle 3 du présent Chapitre.

(c) Chaque Administration doit soumettre à l'Organisation, dès que possible après le 1^{er} janvier de chaque année, un rapport indiquant toutes les exemptions accordées en vertu des paragraphes (a) et (b) de la présente Règle au cours de l'année civile précédente et donnant les motifs de ces exemptions.

PARTIE B.—SERVICES D'ECOUTE**Règle 6***Services d'écoute radiotélégraphique*

(a) Tout navire qui, conformément aux dispositions de la Règle 3 ou de la Règle 4 du présent Chapitre, est muni d'une station radiotélégraphique doit avoir à bord, lorsqu'il est à la mer, au moins un officier radiotélégraphicien et, s'il n'est pas muni d'un auto-alarme radiotélégraphique, doit, sous réserve des dispositions du paragraphe (d) de la présente Règle, faire assurer un service d'écoute permanent sur la fréquence radiotélégraphique de détresse par un officier radiotélégraphicien utilisant un casque ou un haut-parleur.

(b) Tout navire à passagers qui est muni d'une station radiotélégraphique en vertu de la Règle 3 du présent Chapitre, doit, s'il est muni d'un auto-alarme radiotélégraphique, sous réserve des dispositions figurant au paragraphe (d) de la présente Règle et tant qu'il est à la mer, faire assurer un service d'écoute sur la fréquence radiotélégraphique de détresse par un officier radiotélégraphicien utilisant un casque ou un haut-parleur, dans les conditions suivantes:

- (i) s'il transporte ou est autorisé à transporter jusqu'à 250 passagers, pendant un total d'au moins 8 heures par jour;
- (ii) s'il transporte ou est autorisé à transporter plus de 250 passagers et s'il effectue un voyage entre deux ports consécutifs dont la durée dépasse 16 heures, pendant un total d'au moins 16 heures par jour. Dans ce cas, le navire doit avoir à bord au moins deux officiers radiotélégraphiciens;
- (iii) s'il transporte ou est autorisé à transporter plus de 250 passagers et s'il effectue un voyage d'une durée de moins de 16 heures entre deux ports consécutifs, pendant un total d'au moins 8 heures par jour.

(c) (i) Tout navire de charge qui, conformément à la Règle 3 du présent Chapitre, est muni d'une station radiotélégraphique, s'il est pourvu d'un auto-alarme radiotélégraphique, doit, sous réserve des dispositions du paragraphe (d) de la présente Règle et lorsqu'il est à la mer, faire assurer un service d'écoute sur la fréquence radiotélégraphique de détresse par un officier radiotélégraphicien utilisant un casque ou un haut-parleur, pendant un total d'au moins 8 heures par jour. Toutefois, à bord des navires de charge d'une jauge brute égale ou supérieure à 1,600 tonneaux, mais inférieure à 3,500 tonneaux, l'Administration peut autoriser la limitation de l'écoute à un total de 2 heures par jour au moins pendant une période de trois années à compter de la date d'entrée en vigueur de la présente Convention.

(ii) Tout navire de charge d'une jauge brute égale ou supérieure à 300 tonneaux mais inférieure à 1,600 tonneaux, qui est muni d'une station radiotélégraphique par application de la Règle 4 du présent Chapitre, s'il est pourvu d'un auto-alarme radiotélégraphique, doit, sous réserve des dispositions du paragraphe (d) de la présente Règle et lorsqu'il est à la mer, faire assurer un service d'écoute sur la fréquence radiotélégraphique de détresse par un officier radiotélégraphicien utilisant un casque ou un haut-parleur, pendant les périodes qui pourront être prescrites par l'Administration. Les Administrations doivent néanmoins tenir compte de l'intérêt de prescrire, lorsque c'est possible en pratique, un total d'au moins 8 heures d'écoute par jour.

(d) Durant les périodes pendant lesquelles, en application de la présente Règle, un officier radiotélégraphicien doit assurer un service d'écoute sur la fréquence radiotélégraphique de détresse, l'officier radiotélégraphicien peut interrompre l'écoute pendant qu'il écoute du trafic sur d'autres fréquences ou accomplit d'autres tâches essentielles relatives au service radiotélégraphique.

mais seulement dans le cas où l'écoute au casque ou au haut-parleur est pratiquement impossible. La veille à l'écoute doit toujours être assurée par un officier radiodécriticien utilisant un casque ou un haut-parleur pendant les périodes de silence spécifiées dans le Règlement des Radiocommunications.

(e) A bord de tous les navires pourvus d'un auto-alarme radiotélégraphique, cet appareil doit, lorsque le navire est à la mer, être mis en service chaque fois qu'il ne sera pas effectué de veille en vertu des paragraphes (b), (c) ou (d) de la présente Règle et, lorsque cela est possible en pratique, pendant les opérations de radiogoniométrie.

(f) Il convient que les périodes d'écoute prévues par la présente Règle, y compris celles qui sont fixées par l'Administration, soient observées de préférence aux heures fixées par le Règlement des Radiocommunications pour le service radiotélégraphique.

Règle 7

Services d'écoute radiotéléphonique

(a) Tout navire muni d'une station radiotéléphonique conformément à la Règle 4 du présent Chapitre doit, pour des raisons de sécurité, avoir à bord au moins un opérateur radiotéléphoniste (qui peut être le capitaine, un officier ou un membre de l'équipage ne possédant qu'un certificat de radiotéléphoniste) et doit, sous réserve des dispositions du paragraphe (b) de la présente Règle, faire assurer, lorsqu'il est à la mer, un service d'écoute permanent sur la fréquence radiotéléphonique de détresse, au poste d'où le navire est habituellement dirigé, en utilisant un haut-parleur ou tout autre moyen approprié.

(b) L'écoute peut être interrompue :

(i) lorsque l'appareil récepteur est utilisé pour l'écoute du trafic sur une autre fréquence et qu'il n'existe pas un second récepteur disponible; ou

(ii) lorsque, de l'avis du capitaine, la situation est telle que le maintien de l'écoute compromettrait la sécurité de la conduite du navire.

Il convient que l'écoute soit cependant assurée dans la mesure du possible, pendant les périodes de silence spécifiées par le Règlement des Radiocommunications.

PARTIE C : CONDITIONS TECHNIQUES REQUISES

Règle 8

Stations radiotélégraphiques

(a) La station radiotélégraphique doit être située de telle manière qu'aucun brouillage nuisible provenant d'un bruit extérieur, d'origine mécanique ou autre, n'empêche une réception convenable des signaux radiotélégraphiques. La station doit être située sur le navire aussi haut qu'il est pratiquement possible afin d'assurer la plus grande sécurité possible.

(b) La cabine de radiotélégraphie doit être de dimensions suffisantes et convenablement ventilée pour permettre le bon fonctionnement des installations radiotélégraphiques principale et de réserve; elle ne doit servir à aucun usage pouvant gêner l'exploitation de la station de radiotélégraphie.

(c) La cabine d'un au moins des officiers radiodécriticiens doit être située aussi près que cela est possible en pratique de la cabine de radiotélégraphie, mais, à bord des navires neufs, ne doit pas être à l'intérieur de celle-ci.

(d) On doit prévoir entre la cabine de radiotélégraphie et la passerelle efficace pour appeler et converser, qui doit être indépendante du réseau principal de communications du navire.

(e) L'installation radiotélégraphique doit être placée de telle sorte qu'elle soit protégée de toute perturbation pouvant provenir de l'eau ou des températures extrêmes. Elle doit être facilement accessible pour que l'on puisse l'utiliser immédiatement en cas de détresse et aux fins de réparation.

(f) On doit prévoir une pendule d'un fonctionnement sûr ayant un cadran d'au moins 12,5 cm. (ou 5 pouces) de diamètre et une aiguille centrale battant la seconde; cette pendule doit indiquer les périodes de silence prescrites pour le service radiotélégraphique par le Règlement des Radiocommunications. Elle doit être solidement fixée dans la cabine de radiotélégraphie de manière que le cadran entier puisse être observé facilement et avec précision par l'officier radiodécriticien, de la position de travail radiotélégraphique et de la position d'essai de l'auto-alarme radiotélégraphique.

(g) La cabine de radiotélégraphie doit avoir un éclairage de secours d'un fonctionnement sûr, constitué par une lampe électrique installée en permanence de façon à fournir un éclairage satisfaisant des appareils de commande et de contrôle des installations principales et de réserve, ainsi que de la pendule prescrite par le paragraphe (f) de la présente Règle. Dans les installations nouvelles, si cette lampe est alimentée par la source d'énergie de réserve prescrite à l'alinéa (iii) du paragraphe (a) de la Règle 9 du présent Chapitre, elle doit être commandée par des commutateurs "VA et VIENT" placés près de l'entrée principale de la cabine de radiotélégraphie et sur la position de

travail radiotélégraphique, à moins que la disposition de la cabine de radiotélégraphie ne le justifie pas. Ces communicateurs doivent être clairement étiquetés pour bien préciser leur usage.

(h) Une lampe-balaise électrique alimentée par la source d'énergie de réserve prescrite par l'alinéa (iii) du paragraphe (d) de la Règle 9 du présent Chapitre et munie d'un câble flexible de longueur convenable, ou une lampe portative autonome, doit être prévue et conservée dans la cabine de radiotélégraphie.

(i) La station radiotélégraphique doit être pourvue des pièces de rechange, de l'outillage et des appareils de contrôle nécessaires pour maintenir en bonne condition de fonctionnement l'installation radiotélégraphique pendant que le navire est à la mer. L'équipement nécessaire aux mesures doit comprendre un voltmètre pour courants alternatif et continu, et un ohmmètre.

(j) S'il existe une cabine de radiotélégraphie de secours distincte, elle doit être soumise aux dispositions des paragraphes (d), (e), (f), (g) et (h) de la présente Règle.

Règle 9

Installations radiotélégraphiques

(a) Sauf dispositions expresses contraires de la présente Règle:

(i) La station radiotélégraphique doit comprendre une installation principale et une installation de réserve, électriquement séparées et électriquement indépendantes l'une de l'autre.

(ii) L'installation principale doit comprendre un émetteur principal, un récepteur principal et une source principale d'énergie.

(iii) L'installation de réserve doit comprendre un émetteur de réserve, un récepteur de réserve et une source d'énergie de réserve.

(iv) Un aérien principal et un aérien de réserve doivent être prévus et installés, étant entendu toutefois que l'Administration peut dispenser tout navire des prescriptions relatives à l'aérien de réserve si elle considère que l'installation de cet aérien n'est ni praticable ni raisonnable. Mais en ce cas, on doit prévoir à bord un aérien de rechange approprié complètement assemblé pouvant être immédiatement mis en place. De plus, il doit y avoir à bord dans tous les cas du câble d'antenne et des isolateurs en quantité suffisante pour permettre l'installation d'un aérien convenable.

Si l'aérien principal est suspendu entre des supports sujets à des vibrations, il doit être correctement protégé d'une rupture.

(b) Dans les installations des navires de charge (à l'exception des installations des navires de charge d'une jauge brute égale ou supérieure à 1.600 tonneaux mises en place le 19 novembre 1952 ou après cette date), si l'émetteur principal remplit toutes les conditions requises pour l'émetteur de réserve, ce dernier n'est pas obligatoire.

(c) (i) L'émetteur principal et l'émetteur de réserve doivent être connectés rapidement et accordés avec l'aérien principal et avec l'aérien de réserve, s'il en existe un.

(ii) Le récepteur principal et le récepteur de réserve doivent pouvoir être connectés rapidement avec tout aérien avec lequel ils doivent être utilisés.

(d) Tous les éléments de l'installation de réserve doivent être placés sur le navire aussi haut que cela est possible en pratique pour assurer le maximum de sécurité.

(e) L'émetteur principal et l'émetteur de réserve doivent pouvoir émettre sur la fréquence radiotélégraphique de détresse en utilisant une classe d'émission assignée par le Règlement des Radiocommunications pour cette fréquence. De plus, l'émetteur principal doit pouvoir émettre sur deux ou moins des fréquences et utiliser une classe d'émission qui, conformément au Règlement des Radiocommunications, peuvent être utilisées pour la transmission des messages intéressant la sécurité, dans la bande de 405 kHz à 535 kHz. L'émetteur de réserve peut être un émetteur de secours, tel que le Règlement des Radiocommunications le définit et en détermine les limites d'emploi.

(f) L'émetteur principal et l'émetteur de réserve doivent, si l'émission modulée est prescrite par le Règlement des Radiocommunications, avoir un taux de modulation d'au moins 70 pour cent et une fréquence de modulation comprise entre 450 et 1.350 Hz.

(g) L'émetteur principal et l'émetteur de réserve doivent, lorsqu'ils sont connectés à l'aérien principal, avoir une portée normale minimale telle qu'elle est spécifiée ci-dessous, c'est-à-dire qu'ils doivent pouvoir transmettre des signaux clairement perceptibles de navire à navire aux distances spécifiées, de jour et dans des conditions et circonstances normales* (Des signaux clairement perceptibles doivent normalement pouvoir être reçus si la valeur efficace de l'intensité de champ au récepteur est au moins de 50 microvolts par mètre):

* En l'absence d'une mesure directe de l'intensité de champ, les données suivantes peuvent servir de guide pour déterminer approximativement la portée normale:

Portée normale en milles marins	Mètres-Ampères†	Puissance totale dans l'aérien (watts)
200	128	200
175	102	125
150	76	71
125	58	41
100	45	25
75	34	14

Portée minimum normale en milles marins		
	Emetteur principal	Emetteur de réserve
Tous navires à passagers, et navires de charge de 1.600 tonneaux et au-dessus	150	100
Navires de charge de moins de 1.600 tonneaux	100	75

(h) (i) Le récepteur principal et le récepteur de réserve doivent pouvoir recevoir sur la fréquence radiotélégraphique de détresse et dans la classe d'émission assignée par le Règlement des Radiocommunications pour cette fréquence.

(ii) En outre, le récepteur principal doit pouvoir recevoir sur les fréquences et dans les classes d'émissions utilisées pour la transmission des signaux horaires, des messages météorologiques et de toutes autres communications relatives à la sécurité de la navigation que l'Administration peut considérer comme nécessaires.

(iii) Pendant une période n'excédant pas cinq ans à compter de la date d'entrée en vigueur de la présente Convention, le récepteur de l'auro-alarme radiotélégraphique peut tenir lieu de récepteur de réserve, s'il est capable de donner des signaux efficaces dans les écouteurs ou dans le haut-parleur auxquels il est connecté à cet effet. Dans ce cas, il doit être alimenté par la source d'énergie de réserve.

(i) Le récepteur principal doit avoir une sensibilité suffisante pour donner des signaux dans les écouteurs ou dans un haut-parleur, même lorsque la tension à l'entrée du récepteur n'est que de 50 microvolts. Le récepteur de

↑ Ce nombre représente le produit de la hauteur maximum, exprimée en mètres, de l'aérien au-dessus de la ligne de charge maximum par le courant de l'aérien (voir note contenue au page 299) efficace).

Les valeurs données dans le table (colonne 2) correspondent à une valeur moyenne du rapport:

$$\frac{\text{hauteur effective d'aérien}}{\text{hauteur maximum d'aérien}} = 0,47$$

Ce rapport varie avec les conditions locales de l'aérien et peut être compris entre 0,3 et 0,7 environ.

$$\frac{\text{puissance rayonnée par l'aérien}}{\text{puissance totale dans l'aérien}} = 0,08$$

↑ Les valeurs données par le tableau (colonne 3) correspondent à une valeur moyenne du rapport:

$$\frac{\text{puissance rayonnée par l'aérien}}{\text{puissance totale dans l'aérien}} = 0,08$$

Ce rapport varie considérablement suivant les valeurs de la hauteur effective et de la résistance de l'aérien.

réserve doit, sauf dans les cas où le récepteur de l'auro-alarme radiotélégraphique est utilisé à cet effet, avoir une sensibilité suffisante pour donner de tels signaux même lorsque la tension à l'entrée du récepteur n'est que de 100 microvolts.

(j) Une source d'énergie électrique, suffisante pour faire fonctionner l'installation principale à la portée normale requise par le paragraphe (g) de la présente Règle, aussi bien que pour charger toutes les batteries d'accumulateurs faisant partie de la station radiotélégraphique, doit être disponible à tout moment pendant que le navire est à la mer. La tension d'alimentation de l'installation principale doit, dans le cas des navires neufs, être maintenue à ± 10 pour cent de la tension normale. Dans le cas des navires existants, la tension doit être maintenue aussi près que possible de la tension normale et, si cela est possible en pratique, à ± 10 pour cent.

(k) L'installation de réserve doit être munie d'une source d'énergie indépendante de celle de la puissance propulsive du navire et de son réseau électrique. L'Administration peut différer l'application de la prescription relative à une source d'énergie de réserve pendant une période ne dépassant pas trois ans à compter de la date d'entrée en vigueur de la présente Convention, dans le cas des installations existantes à bord des navires de charge d'une jauge brute égale ou supérieure à 500 tonneaux mais inférieure à 1.600 tonneaux qui, avant la date de l'entrée en vigueur de la Convention, n'étaient pas assujetties à la prescription relative à une source d'énergie de réserve.

(l) La source d'énergie de réserve doit être constituée de préférence par des batteries d'accumulateurs pouvant se charger sur le réseau électrique du navire, et doit en toutes circonstances pouvoir être mise en marche rapidement et faire fonctionner l'émetteur et le récepteur de réserve dans des conditions normales d'exploitation, pendant au moins six heures consécutives, et, en outre, satisfaisante à toutes les autres charges supplémentaires mentionnées dans les paragraphes (m) et (n) de la présente Règle.

(m) La source d'énergie de réserve doit être utilisée pour alimenter l'installation de réserve et le dispositif de manipulation automatique du signal d'alarme spécifié au paragraphe (r) de la présente Règle, s'il est électrique.

La source d'énergie de réserve peut également être utilisée pour alimenter:

- (i) l'auro-alarme radiotélégraphique,
- (j) l'éclairage de secours spécifié au paragraphe (g) de la Règle 8 du présent Chapitre.

* En vue de déterminer la quantité d'électricité que doit fournir la source d'énergie de réserve, la formule suivante est recommandée à titre indicatif:

$$\frac{1}{2} \text{ de la consommation de courant de l'émetteur, manipulateur isolé (signal)} \\ + \frac{1}{2} \text{ de la consommation de courant de l'aérien et des autres circuits reliés à la source d'énergie de réserve.}$$

présent Chapitre.

(iii) Le radiogoniomètre.

(iv) tout dispositif, prescrit par le Règlement des Radiocommunications, permettant le passage de l'émission à la réception et vice versa.

Sous réserve des dispositions du paragraphe (v) de la présente Règle, la source d'énergie de réserve ne doit pas être utilisée à d'autres fins que celles spécifiées dans le présent paragraphe.

(v) Nonobstant les prescriptions du paragraphe (iv) de la présente Règle, l'Administration peut, en ce qui concerne les navires de charge, autoriser l'usage de la source d'énergie de réserve pour alimenter un petit nombre de circuits de secours de faible puissance entièrement localisés à la partie supérieure du navire, tels que l'éclairage de secours sur le pont des embarcations, à la condition que ces circuits puissent être facilement coupés, si nécessaire, et que la source d'énergie ait une capacité suffisante pour satisfaire à ces charges supplémentaires.

(v) La source d'énergie de réserve et son tableau de distribution doivent être placés sur le navire aussi haut que cela est possible en pratique et être facilement accessibles à l'officier radioélectricien. Le tableau de distribution doit, quand cela est possible, être placé dans une cabine de radiotélégraphie; sinon il doit être muni d'un dispositif d'éclairage.

(f) Pendant que le navire est à la mer, les batteries d'accumulateurs, qu'elles fassent partie de l'installation principale ou de l'installation de réserve, doivent être chaque jour amenées à leur pleine charge normale.

(g) Toutes dispositions utiles doivent être prises pour éliminer autant que possible les causes de brouillage radioélectrique provenant des appareils électriques et des autres appareils à bord et pour supprimer ce brouillage. Si nécessaire, des dispositions doivent être prises pour s'assurer que les aéréens reliés à des postes récepteurs de radiodiffusion ne compromettent pas, par des brouillages, le fonctionnement efficace et correct de l'installation radio-télégraphique. Cette prescription doit faire l'objet d'une attention particulière dans la construction des navires neufs.

(7) Pour émettre le signal d'alarme radiotélégraphique, on doit prévoir, outre un moyen de manipulation manuelle, un dispositif de manipulation automatique capable de manipuler les émetteurs principal et de réserve. Le dispositif doit, pourvu être débranché à tout moment pour permettre la manipulation manuelle immédiate. Si ce dispositif de manipulation est électrique, il doit pouvoir fonctionner sur la source d'énergie de réserve.

(8) Pendant que le navire est à la mer, l'émetteur de réserve, s'il n'est pas utilisé pour les communications, doit être essayé chaque jour sur une antenne fictive convenable, et une fois au moins pendant chaque voyage sur

l'aérien de réserve, s'il est monté. La source d'énergie de réserve doit aussi être essayée chaque jour.

(i) Tous les appareils constituant l'installation radiotélégraphique doivent être d'un fonctionnement sûr et d'une construction en permettant facilement l'accès aux fins d'entretien.

(a) Nonobstant les prescriptions de la Règle 4 du présent Chapitre, l'Administration peut, en ce qui concerne les navires de charge de moins de 1,600 tonneaux de jauge brute, admettre des atténuations à la Règle 8 du présent Chapitre et à la présente Règle, pourvu qu'en aucun cas la qualité de la station radiotélégraphique ne puisse être inférieure au niveau exigé par les Règles 14 et 15 du présent Chapitre pour les stations radio-téléphoniques dans la mesure où ces Règles sont applicables. En particulier, dans le cas des navires de charge d'une jauge brute égale ou supérieure à 300 tonneaux mais inférieure à 500 tonneaux, l'Administration peut ne pas exiger:

(i) un récepteur de réserve;

(ii) une source d'énergie de réserve dans les installations existantes;

(iii) la protection de l'aérien principal contre une rupture due aux vibrations;

(iv) un moyen de communication, entre la station radiotélégraphique et la passerelle, indépendant du réseau général de communications du navire;

(v) une portée supérieure à 75 milles pour l'émetteur.

Règle 10

Auto-alarmes radiotélégraphiques

(a) Tout auto-alarme radiotélégraphique mis en place après la date d'entrée en vigueur de la présente Convention doit répondre aux conditions minima suivantes:

(i) En l'absence de brouillage de toute nature, il doit pouvoir être mis en action, sans réglage manuel, par tout signal d'alarme radiotélégraphique transmis sur la fréquence radiotélégraphique de détresse par une station côtière, un émetteur de secours de navire ou d'équip de sauvetage fonctionnant conformément au Règlement des Radiocommunications, pourvu que la tension du signal à l'entrée du récepteur soit supérieure à 100 microvolts et inférieure à 1 volt.

(ii) En l'absence de brouillage de toute nature, il doit être actionné par trois ou quatre traits consécutifs quand la durée des traits est comprise entre 3,5 secondes et une valeur aussi proche que possible de 6 secondes et quand la durée de l'intervalle est comprise entre

1,5 seconde et la plus petite valeur possible ne dépassant pas de quatre-vingt dix millesecondes.

- (iii) Il ne doit pas être mis en action par des parasites atmosphériques ou par tout signal autre que le signal d'alarme radiotélégraphique, pourvu que les signaux reçus ne constituent pas en fait un signal tombant dans les limites de tolérance indiquées sous (ii).
 - (iv) La sélectivité de l'auto-alarme radiotélégraphique doit être telle qu'elle procure une sensibilité pratiquement uniforme dans une bande au moins égale à 4 KHz mais ne dépassant pas 8 KHz de part et d'autre de la fréquence radiotélégraphique de détresse, et que, en dehors de cette bande, elle procure une sensibilité décroissant aussi rapidement que possible, conformément aux meilleures règles de la technique.
 - (v) Si cela est possible en pratique, l'auto-alarme radiotélégraphique, en présence de bruits atmosphériques ou de brouillage, doit automatiquement se régler pour que, dans un délai raisonnablement court, il se rapproche des conditions dans lesquelles le signal d'alarme radiotélégraphique peut le plus facilement être distingué.
 - (vi) Quand l'appareil est actionné par un signal d'alarme radiotélégraphique ou dans le cas d'une défaillance de l'appareil, l'auto-alarme radiotélégraphique doit produire un signal d'avertissement audible continu dans la cabine de radiotélégraphie, dans la cabine de l'officier radioélectricien et sur la passerelle. Si cela est possible en pratique, le signal d'avertissement doit aussi être donné dans le cas d'une défaillance d'un élément quelconque du système récepteur d'alarme. Un seul interrupteur doit permettre de couper le signal d'avertissement et cet interrupteur doit être placé dans la cabine de radiotélégraphie.
 - (vii) Aux fins d'essais périodiques de l'auto-alarme radiotélégraphique, l'appareil doit comprendre un générateur pré réglé sur la fréquence radiotélégraphique de détresse et un dispositif de manipulation permettant de produire un signal d'alarme radiotélégraphique de tension égale au minimum indiqué sous (i). Il faut également prévoir le branchement d'un capteur pour l'écoute des signaux reçus par l'auto-alarme radiotélégraphique.
 - (viii) L'auto-alarme radiotélégraphique doit pouvoir supporter des conditions de vibration, d'humidité, et des variations de température correspondant aux conditions rigoureuses qui règnent à bord des navires à la mer, et doit continuer à fonctionner dans de telles conditions.
- (b) Avant d'approuver un nouveau type d'auto-alarme radiotélégraphique, l'Administration intéressée doit s'être assurée, par des essais pratiques faits

dans des conditions de fonctionnement équivalentes à celles de la pratique, que l'appareil est conforme aux prescriptions du paragraphe (a) de la présente Règle.

(c) A bord des navires munis d'un auto-alarme radiotélégraphique, un officier radioélectricien doit, lorsque de navire est à la mer, vérifier l'efficacité de l'appareil au moins une fois toutes les 24 heures et, si l'appareil ne fonctionne pas convenablement, en aviser le capitaine ou l'officier de quart sur la passerelle.

(d) Un officier radioélectricien doit périodiquement vérifier le bon fonctionnement du récepteur auto-alarme radiotélégraphique relié à son aérén normal, en écoutant des signaux sur l'appareil et en les comparant aux signaux similaires reçus à l'aide de l'installation principale sur la fréquence radiotélégraphique de détresse.

(e) Dans la mesure où cela est possible en pratique, l'auto-alarme radiotélégraphique, lorsqu'il est relié à un aérén, ne doit pas affecter l'exactitude du radiogoniomètre.

(f) Les auto-alarmes radiotélégraphiques qui ne satisfont pas aux exigences du paragraphe (a) de la présente Règle doivent être remplacés par des auto-alarmes radiotélégraphiques conformes auxdites prescriptions dans un délai de quatre ans à compter de la date d'entrée en vigueur de la présente Convention.

Règle 11

Radiongoniomètres

(a) Le radiongoniomètre prescrit par la Règle 12 du Chapitre V doit être efficace et capable de recevoir des signaux avec le minimum de bruit interne et de prendre des relèvements à partir desquels le relèvement et la direction vrais peuvent être déterminés.

(b) Il doit pouvoir recevoir des signaux sur les fréquences radiotélégraphiques assignées par le Règlement des Radiocommunications aux besoins de la détresse et de la radionavigation, ainsi qu'aux radioplans maritimes.

(c) En l'absence de brouillage, le radiongoniomètre doit avoir une sensibilité suffisante pour permettre de prendre des relèvements précis même sur un signal dont l'intensité de champ n'est que de 50 microvolts par mètre.

(d) Dans la mesure où cela est possible en pratique, le radiongoniomètre doit être placé de façon telle que la détermination correcte des relèvements soit aussi peu perturbée que possible par des bruits d'origine mécanique ou autre.

(e) Dans la mesure où cela est possible en pratique, le système d'aériens du radiogoniomètre doit être étigé de telle sorte que la détermination correcte des relevements soit aussi peu gênée que possible par la proximité d'autres antennes, de mâts de charge, de drisses métalliques ou de tous autres objets métalliques étendus.

(f) Un système bilatéral efficace d'appel et de communication à la voix doit être établi entre le radiogoniomètre et la passerelle.

(g) Tous les radiogoniomètres doivent être étalonés, lors de leur installation, à la satisfaction de l'Administration. L'étalonnage doit être vérifié en prenant des relevements de contrôle ou en effectuant un nouvel étalonnage chaque fois que des modifications pouvant affecter de manière appréciable l'exactitude du radiogoniomètre sont apportées à la position de tout aérrien ou de toute structure sur le pont. Les éléments caractéristiques de l'étalonnage doivent être vérifiés à des intervalles d'une année ou aussi rapprochés que possible d'une année. Il sera tenu un relevé de ces étalonnages et de toutes les vérifications de leur exactitude.

Règle 1.

Installation radiotélégraphique des embarcations de sauvetage à moteur

(a) L'installation radiotélégraphique prescrite par la Règle 14 du Chapitre III doit comprendre un émetteur, un récepteur et une source d'énergie. Elle doit être conçue de façon à pouvoir être utilisée, en cas de nécessité, par une personne inexpérimentée.

(b) L'émetteur doit être capable d'émettre sur la fréquence radiotélégraphique de détresse en utilisant une classe d'émission assignée pour cette fréquence par le Règlement des Radiocommunications. Il doit également être capable d'émettre sur la fréquence et dans la classe d'émission assignées par le Règlement des Radiocommunications pour les engins de sauvetage dans les bandes de 4 000 à 27 500 KHz.

(c) Si l'émission modulée est prescrite par le Règlement des Radiocommunications, l'émetteur doit avoir un taux de modulation d'au moins 70 pour cent et une fréquence de modulation comprise entre 450 et 1 350 Hz.

(d) En plus d'un manipulateur pour la manipulation manuelle, l'émetteur doit être muni d'un dispositif de manipulation automatique des signaux d'alarme et de détresse radiotélégraphiques.

* A défaut de l' mesure de l'intensité du champ, on peut admettre que cette portée sera atteinte dans la hauteur de l'aérrien au-dessus du niveau de la mer par l'émission dans l'aérrien (valeur efficace) est de 10 mètres-ampères.

(e) Sur la fréquence radiotélégraphique de détresse, l'émetteur doit avoir une portée normale (valeur qu'elle est définie au paragraphe (g) de la Règle 9 du présent Chapitre) d'au moins 25 milles en utilisant l'aérrien fixe.*

(f) Le récepteur doit être capable de recevoir sur la fréquence radiotélégraphique de détresse et dans les classes d'émission assignées pour cette fréquence par le Règlement des Radiocommunications.

(g) La source d'énergie doit être constituée par une batterie d'accumulateurs d'une capacité suffisante pour alimenter l'émetteur pendant 4 heures consécutives, dans des conditions normales d'exploitation. Si la batterie est d'un modèle à rechargement, on doit disposer de moyens permettant de la charger sur le réseau électrique du navire. En outre, on doit disposer des moyens nécessaires pour la charger après la mise à la mer de l'embarcation.

(h) Lorsque l'énergie nécessaire à l'installation radiotélégraphique et au projecteur prescrit par la Règle 14 du Chapitre III est fournie par la même batterie, celle-ci doit avoir une capacité suffisante pour satisfaire à la charge supplémentaire occasionnée par le projecteur.

(i) Un aérrien du type fixe ainsi que les supports nécessaires pour son maintien à la hauteur maximum pratiquement possible doivent se trouver à bord. En outre, un aérrien supporté par un cerf-volant ou un ballon doit, si cela est possible en pratique, se trouver à bord.

(j) Lorsque le navire est à la mer, un officier radiotélégraphicien doit, chaque semaine, essayer l'émetteur en utilisant une antenne fictive appropriée et amener la batterie à pleine charge ; elle est d'un modèle à rechargement.

Règle 13

Appareils radioélectriques portatifs pour les embarcations et radeaux de sauvetage

(a) L'appareil prescrit par la Règle 13 du Chapitre III doit comprendre un émetteur, un récepteur, un aérrien et une source d'énergie. Il doit être conçu de façon à pouvoir être utilisé en cas de nécessité par une personne inexpérimentée.

(b) L'appareil doit être facilement transportable, éteincte et capable de flotter sur l'eau de mer. Il doit pouvoir également tomber à la mer sans être endommagé. Les appareils nouveaux doivent être de poids et de dimensions aussi réduits que possible et doivent de préférence pouvoir être utilisés à la fois dans des embarcations de sauvetage et sur des radeaux de sauvetage.

(c) L'émetteur doit être capable d'émettre sur la fréquence radiotélégraphique de détresse en utilisant une classe d'émission assignée pour cette fréquence par le Règlement des Radiocommunications. Il doit également être capable d'émettre sur la fréquence radiotélégraphique et dans une classe d'émission assignées par le Règlement des Radiocommunications pour les engins de sauvetage, dans les bandes de 4.000 à 27.500 kHz. Toutefois, l'Administration peut autoriser l'émission sur la fréquence radiotélégraphique de détresse et dans la classe d'émission assignée pour cette fréquence par le Règlement des Radiocommunications, soit en remplacement, soit en adjonction de la fréquence radiotélégraphique assignée par ce Règlement pour les engins de sauvetage, dans les bandes de 4.000 à 27.500 kHz.

(d) Si l'émission modulée est prescrite par le Règlement des Radiocommunications, l'émetteur doit avoir un taux de modulation d'au moins 70 pour cent et, dans le cas d'une émission radiotélégraphique, une fréquence de modulation comprise entre 450 et 1.350 Hz.

(e) En plus d'un manipulateur pour la manipulation manuelle, l'émetteur doit être muni d'un dispositif de manipulation automatique des signaux d'alarme et de détresse radiotélégraphiques. Si l'émetteur permet l'emploi de la fréquence radiotéléphonique de détresse, il doit être muni d'un dispositif de transmission automatique du signal d'alarme radiotéléphonique conforme aux spécifications du paragraphe (e) de la Règle 15 du présent Chapitre.

(f) Le récepteur doit être capable de recevoir sur la fréquence radiotélégraphique de détresse et dans les classes d'émission assignées pour cette fréquence par le Règlement des Radiocommunications. Si l'émetteur permet l'emploi de la fréquence radiotéléphonique de détresse, le récepteur doit être également capable de recevoir sur cette même fréquence et dans la classe d'émission assignée pour cette fréquence par le Règlement des Radiocommunications.

(g) L'aérion doit être soit auto-supporté, soit destiné à être supporté par le mât d'une embarcation de sauvetage à la hauteur maximum possible en pratique. De plus, il est souhaitable de prévoir, si cela est possible en pratique, un aérion supporté par un cerf-volant ou un ballon.

(h) L'émetteur doit fournir à l'aérion prescrit par le paragraphe (g) de la présente Règle une puissance en haute fréquence suffisante* et doit, de préférence, être alimenté par un générateur actionné à la main. S'il est alimenté par une batterie, cette dernière doit être conforme aux spécifications établies par l'Administration pour s'assurer qu'elle est d'un modèle durable et d'une capacité suffisante.

* On peut considérer comme satisfaisantes les conditions de la présente Règle:—
—si la puissance d'entrée sur l'anode de l'étage final est d'au moins 10 watts;
—si la puissance de sortie en haute fréquence est d'au moins 2 watts (tension A2) sur une charge terminale de 50 ohms; et
—si la puissance de sortie en haute fréquence est d'au moins 15 ohms en série avec une capacité de 100.10⁻¹² farad. Le taux de modulation doit être d'au moins 70 pour cent.

(i) Lorsque le navire est à la mer, un officier radiotélégraphiste ou un opérateur radiotéléphoniste, selon le cas, doit, chaque semaine, essayer l'émetteur en utilisant une antenne fictive appropriée et amener la batterie à pleine charge, si elle est d'un modèle à rechargement.

(j) Pour l'application de la présente Règle, l'expression "appareil nouveau" désigne un appareil fourni à un navire après la date d'entrée en vigueur de la présente Convention.

Règle 14

Stations radiotéléphoniques

(a) La station radiotéléphonique doit être située dans la partie supérieure du navire et placée autant que possible à l'abri de tout bruit pouvant gêner la réception correcte des messages et signaux.

(b) Il doit y avoir un moyen de communication efficace entre la station radiotéléphonique et la passerelle.

(c) Une pendule de fonctionnement sûr doit être solidement fixée dans une position telle que le cadran entier puisse être facilement observé depuis la position de travail radiotéléphonique.

(d) Il doit être prévu un éclairage de secours d'un fonctionnement sûr, indépendant du réseau d'éclairage normal de l'installation radiotéléphonique, installé en permanence de façon à fournir un éclairage satisfaisant des commandes de l'installation radiotéléphonique, de la pendule prévue au paragraphe (c) de la présente Règle et du tableau d'instructions prescrit au paragraphe (f).

(e) Lorsque la source d'énergie consiste en une ou plusieurs batteries, la station radiotéléphonique doit être pourvue d'un moyen permettant d'en évaluer l'état de la charge.

(f) Un tableau d'instructions résumant clairement la procédure radiotéléphonique de détresse doit être placé de manière à être entièrement visible depuis la position de travail radiotéléphonique.

Règle 15

Installations radiotéléphoniques

(a) L'installation radiotéléphonique doit comprendre un émetteur, un récepteur et une source d'énergie.

(b) L'émetteur doit permettre l'emploi de la fréquence radiotéléphonique de détresse et d'une autre fréquence au moins dans les bandes de 1.605 à

2.850 kHz, en utilisant la classe d'émission assignée pour ces fréquences par le Règlement des Radiocommunications. L'exploitation normale. L'émetteur doit avoir un taux de modulation d'au moins 70 pour cent en crête.

(c) (i) A bord des navires de charge d'une jauge brute égale ou supérieure à 500 tonneaux, mais inférieure à 1.600 tonneaux, l'émetteur doit avoir une portée normale d'au moins 150 milles, c'est-à-dire pouvoir émettre à cette distance des signaux clairement perceptibles de navire, de jour, de nuit, dans des conditions et des circonstances normales* (Des signaux clairement perceptibles seront normalement reçus si la valeur efficace de l'intensité de champ produite au récepteur par l'onde porteuse non modulée est au moins de 25 microvolts par mètre):

(ii) A bord des navires de charge d'une jauge brute égale ou supérieure à 300 tonneaux, mais inférieure à 500 tonneaux,

—dans les installations existantes, l'émetteur doit avoir une portée normale d'au moins 75 milles;

—dans les installations nouvelles, l'émetteur doit fournir à l'aérien une puissance d'au moins 15 watts (onde porteuse non modulée).

(d) L'émetteur doit être muni d'un dispositif destiné à produire automatiquement le signal d'alarme radiotéléphonique. Ce dispositif doit pouvoir être débranché à tout moment pour permettre la transmission immédiate d'un message de détresse. L'Administration peut, dans le cas des installations existantes, différer l'application de la prescription exigeant ce dispositif pendant une période ne dépassant pas trois ans à compter de la date d'entrée en vigueur de la présente Convention.

(e) Le dispositif prescrit par le paragraphe (d) de la présente Règle doit remplir les conditions suivantes:

(i) La tolérance sur la fréquence de chacun des signaux élémentaires doit être égale à $\pm 1,5$ pour cent;

(ii) la tolérance sur la durée de chacun des signaux élémentaires doit être égale à ± 50 millisecondes;

(iii) l'intervalle entre deux signaux élémentaires successifs ne doit pas dépasser 50 millisecondes;

(iv) le rapport entre l'amplitude du signal élémentaire le plus fort et celle de l'autre signal doit être compris entre 1 et 1,2.

(f) Le récepteur prescrit au paragraphe (a) de la présente Règle doit permettre la réception sur la fréquence radiotéléphonique de détresse et sur au moins une autre fréquence disponible pour les stations radiotéléphoniques maritimes dans la bande de 1.605 à 2.850 kHz, en utilisant la classe d'émission assignée pour ces fréquences par le Règlement des Radiocommunications. En

* A défaut de mesures d'intensité de champ, on peut admettre que cette portée sera obtenue avec une puissance de 15 watts dans l'aérien (onde porteuse non modulée) avec un rendement de l'aérien de 27 pour cent.

outre, le récepteur doit permettre la réception sur toutes autres fréquences et dans les classes d'émission assignées par le Règlement des Radiocommunications utilisées pour la transmission en radiotéléphonie de messages météorologiques et de toutes autres communications relatives à la sécurité de la navigation, que l'Administration peut estimer nécessaires. Le récepteur doit avoir une sensibilité suffisante pour donner des signaux dans un haut-parleur, même lorsque la tension à l'entrée du récepteur n'est que de 50 microvolts.

(g) Le récepteur utilisé pour assurer la veille sur la fréquence radiotéléphonique de détresse doit être réglé sur cette fréquence ou conçu de telle manière que le réglage sur cette fréquence puisse se faire d'une façon rapide et sûre, et qu'une fois le récepteur ainsi réglé, on ne puisse facilement le désaccorder par inadvertance. L'Administration peut, dans le cas des installations existantes, différer l'application des prescriptions du présent paragraphe pendant une période ne dépassant pas trois ans à compter de la date d'entrée en vigueur de la présente Convention.

(h) Pour permettre un passage rapide de l'émission à la réception, dans le cas d'une commutation manuelle, la commande du dispositif de commutation doit être placée, autant que cela est pratiquement possible, sur le microphone ou le combiné téléphonique.

(i) Pendant que le navire est à la mer, une source d'énergie principale suffisante pour faire fonctionner l'installation à la portée normale prescrite par le paragraphe (c) de la présente Règle doit être disponible à tout instant. Les batteries, s'il en existe, doivent en toutes circonstances avoir une capacité suffisante pour faire fonctionner l'émetteur et le récepteur pendant au moins six heures consécutives dans des conditions normales d'exploitation.* Dans les installations montées depuis le 19 novembre 1952 inclus, à bord des navires de charge d'une jauge brute égale ou supérieure à 500 tonneaux, mais inférieure à 1.600 tonneaux, on doit prévoir une source d'énergie de réserve dans la partie supérieure du navire, à moins que la source principale d'énergie n'y soit déjà située.

(j) La source d'énergie de réserve, si elle existe, ne peut servir à alimenter que :

(i) l'installation radiotéléphonique;

(ii) l'éclairage de secours prescrit au paragraphe (d) de la Règle 14 du présent Chapitre;

(iii) le dispositif prescrit au paragraphe (d) de la présente Règle, pour la production du signal d'alarme radiotéléphonique.

* En vue de déterminer la quantité d'électricité que doivent fournir les batteries qui sont tenues à disposition, une réserve de capacité de 6 heures, la formule suivante est recommandée à titre indicatif:

+ de la consommation de courant nécessaire pour une émission parlée
+ la consommation de courant du récepteur
+ la consommation de courant de toutes les charges additionnelles que les batteries peuvent être appelées à alimenter en cas de détresse ou d'urgence.

(4) Nonobstant les dispositions du paragraphe (1) de la présente Règle, l'Administration peut autoriser l'usage de la source d'énergie de réserve, si elle est prévue, pour le radiogoniomètre, s'il existe, et pour quelques circuits de secours à faible puissance entièrement limités à la partie supérieure du navire, tels qu'un éclairage de secours sur le pont des embarcations, à condition que ces charges additionnelles puissent être rapidement détachées et que la source d'énergie soit d'une capacité suffisante pour satisfaire à celles-ci.

(7) Pendant que le navire est à la mer, les batteries, si elles existent, doivent être maintenues chargées pour répondre aux prescriptions du paragraphe (1) de la présente Règle.

(m) Un aéréen doit être installé. A bord des navires de charge d'une jauge brute égale ou supérieure à 500 tonneaux mais inférieure à 1.600 tonneaux, si cet aéréen est suspendu entre des supports sujets à des vibrations, il doit être protégé contre une rupture éventuelle. En outre, on doit prévoir un aéréen de rechange complètement assemblé, en vue d'un remplacement immédiat, ou, lorsque cela n'est pas possible en pratique, une quantité suffisante de câble d'anenne et d'isolateurs pour permettre la mise en place d'un aéréen de rechange. On doit également prévoir l'outillage nécessaire au montage d'un aéréen.

PARTIE D.—REGISTRES DE BORD RADIOELECTRIQUES

Règle 16

Registres de bord radioélectriques

(a) Le Registre de bord radioélectrique (journal du service radioélectrique) prescrit par le Règlement des Radiocommunications pour les navires équipés en radiotélégraphie, en application des Règles 3 et 4 du présent Chapitre, doit être conservé dans la cabine de radiotélégraphie pendant le voyage. Chaque officier radioélectricien doit porter sur le Registre de bord son nom, les heures où il commence et termine son quart, ainsi que tous les événements intéressant le service radioélectrique, survenus pendant son quart, qui semblent avoir de l'importance pour la sécurité de la vie humaine en mer. En outre, les indications suivantes doivent figurer sur le Registre de bord :

- (i) Les inscriptions prescrites par le Règlement des Radiocommunications;
- (ii) une mention détaillée des opérations d'entretien des batteries, y compris leur charge, dans la forme prescrite par l'Administration;
- (iii) un rapport journalier mentionnant que les prescriptions du paragraphe (p) de la Règle 9 du présent Chapitre ont été observées;

(iv) Les détails des essais de l'émetteur de réserve et de la source d'énergie de réserve, effectués conformément au paragraphe (s) de la Règle 9 du présent Chapitre;

(v) sur les navires munis d'un auto-alarme radiotélégraphique, les détails des essais effectués conformément au paragraphe (c) de la Règle 10 du présent Chapitre;

(vi) une mention détaillée des opérations d'entretien des batteries, y compris leur charge (s'il y a lieu), prescrites au paragraphe (f) de la Règle 12 du présent Chapitre, et une mention détaillée des essais prescrits à ce paragraphe en ce qui concerne les émetteurs installés dans les embarcations de sauvetage à moteur;

(vii) une mention détaillée des opérations d'entretien des batteries, y compris leur charge (s'il y a lieu), prescrites au paragraphe (f) de la Règle 13 du présent Chapitre et une mention détaillée des essais prescrits à ce paragraphe en ce qui concerne les émetteurs portatifs des embarcations et radeaux de sauvetage.

(b) Le Registre de bord radioélectrique (journal du service radioélectrique) prescrit par le Règlement des Radiocommunications pour les navires équipés en radiotéléphonie, en application de la Règle 4 du présent Chapitre, doit être conservé au poste où se fait la veille à l'écoute. Tout opérateur qualifié et tout capitaine, officier ou membre de l'équipage assurant une veille à l'écoute conformément à la Règle 7 du présent Chapitre, doit inscrire au Registre de bord, avec son nom, tous événements intéressant le service radioélectrique survenus pendant son quart, qui semblent avoir de l'importance pour la sécurité de la vie humaine en mer. En outre, les indications suivantes doivent figurer au Registre de bord :

(i) Les inscriptions prescrites par le Règlement des Radiocommunications;

(ii) l'heure à laquelle la veille à l'écoute commence lorsque le navire quitte le port, et l'heure à laquelle cette veille se termine quand le navire arrive au port;

(iii) l'heure à laquelle la veille à l'écoute est interrompue pour une raison quelconque, ainsi que le motif de l'interruption, et l'heure à laquelle elle est reprise;

(iv) une mention détaillée des opérations d'entretien des batteries (s'il en existe), y compris leur charge, prescrites par le paragraphe (f) de la Règle 15 du présent Chapitre;

(v) une mention détaillée des opérations d'entretien des batteries, y compris leur charge (s'il y a lieu), prescrites par le paragraphe (f) de la Règle 13 du présent Chapitre, et une mention des émetteurs portatifs des embarcations et radeaux de sauvetage.

(c) Les Registres de bord radioélectriques doivent être tenus, pour l'inspection, à la disposition des personnes habilitées à cet effet par l'Administration.

CHAPITRE V.—SECURITE DE LA NAVIGATION

Règle 1

Application

Le présent Chapitre s'applique, sauf dispositions expresses contraires qui y figurent, à tous les navires pour tous les voyages, excepté les navires de guerre et les navires naviguant exclusivement sur les grands lacs de l'Amérique du Nord et sur les eaux qui les relient entre eux ou ez sont tributaires, limitées à l'est par la porte aval de l'écluse Saint-Lambert à Montréal, dans la province de Québec (Canada).

Règle 2

Messages de dangers

(a) Le capitaine de tout navire se trouvant en présence de glaces ou d'une épave dangereuse ou de tout autre danger immédiat pour la navigation, ou d'une tempête tropicale, ou rencontrant des températures de l'air inférieures au point de congélation, associées à des vents de force tempête, provoquant de graves accumulations de glace sur les superstructures, ou rencontrant des vents de force égale ou supérieure à 10 (Echelle Beaufort) pour lesquels aucun message de tempête n'a été reçu, est tenu d'en informer par tous les moyens dont il dispose les navires dans le voisinage, ainsi que les autorités compétentes par l'intermédiaire du premier point de la côte avec lequel il peut communiquer. Aucune forme spéciale de transmission n'est imposée. L'information peut être transmise soit en langage clair (de préférence en anglais), soit au moyen du Code international de signaux. Elle devrait être diffusée à tous les navires dans le voisinage et envoyée au premier point de la côte avec lequel la communication peut se faire en le priant de le transmettre à l'autorité compétente.

(b) Chaque Gouvernement contractant prendra les mesures nécessaires pour que toute information reçue concernant un danger prévu au paragraphe précédent soit promptement portée à la connaissance des intéressés et communiquée aux autres Gouvernements auxquels elle peut être utile.

(c) La transmission des messages concernant ces dangers est gratuite pour les navires intéressés.

(d) Tous les messages transmis par voie radioléctrique en vertu du paragraphe (a) de la présente Règle seront précédés du signal de sécurité en utilisant la procédure prescrite par le Règlement des Radiocommunications tel qu'il est défini dans la Règle 2 du Chapitre IV de la présente Convention.

Règle 3

Information requise dans les messages de dangers

Les renseignements suivants doivent être fournis dans les messages de dangers :

- (a) Glaces, épaves et autres dangers immédiats pour la navigation.
- (i) la nature de la glace, de l'épave ou du danger observés;
- (ii) la position de la glace, de l'épave ou du danger lors de la dernière observation;
- (iii) la date et l'heure (heure moyenne de Greenwich) de la dernière observation.

(b) Tempêtes tropicales—(Ouragans aux Antilles, typhons dans les mers de Chine, cyclones dans l'Océan Indien et tempêtes de même nature dans les autres régions).

- (i) un message signalant qu'une tempête tropicale a été rencontrée. Cette obligation devrait être comprise dans un esprit large, et l'information devrait être transmise toutes les fois que le capitaine a lieu de croire qu'une tempête tropicale est en cours de formation ou se vit dans son voisinage;

(ii) la date, l'heure (heure moyenne de Greenwich) et la position du navire au moment où l'observation a été faite;

(iii) le message devrait comporter le plus de renseignements possibles parmi les suivants :

- la pression barométrique de préférence corrigée (en indiquant si elle est évaluée en millibars, en pouces anglais ou en millimètres, et si la lecture a été corrigée ou non);
- la tendance barométrique (le changement survenu dans la pression barométrique pendant les trois dernières heures);
- la direction vraie du vent;
- la force du vent (échelle Beaufort);
- l'état de la mer (calme, modérée, forte, démontée);
- la houle (faible, modérée, forte) et la direction vraie d'où elle vient. Une indication de la période ou de la longueur de la houle (courte, moyenne, longue) serait également précieuse;
- la route vraie et la vitesse du navire.

(c) Observations ultérieures. Lorsqu'un capitaine a signalé une tempête tropicale ou toute autre tempête dangereuse, il est souhaitable mais non obligatoire d'effectuer des observations ultérieures et de les transmettre toutes les heures si possible, mais en tous cas à des intervalles n'excédant pas trois heures, aussi longtemps que le navire reste sous l'influence de la tempête.

(d) Vents de force égale ou supérieure à 10 (échelle Beaufort) et pour lesquels aucun avertissement de tempête n'a été reçu.

Ce paragraphe vise les tempêtes autres que tropicales traitées à l'alinéa (b); lorsqu'une tempête de ce genre est rencontrée, le message envoyé doit contenir des renseignements semblables à ceux qui sont énumérés à l'alinéa (b), à l'exception des informations relatives à l'état de la mer et à la houle.

(e) Températures de l'air inférieures au point de congélation associées à des coups de vents violents et provoquant une grave accumulation de glace sur les superstructures.

- (i) date et heure GMT;
- (ii) température de l'air;
- (iii) température de la mer (si cette mesure est possible);
- (iv) force et direction du vent.

Exemples

TTT Glace. Grand iceberg aperçu à 4605N., 4410W., à 0800 GMT. 15 mai.

Epave

TTT Epave. Epave observée presque submergée à 4006N., 1243W., à 630 GMT. 21 avril.

Dangers pour la navigation

TTT Navigation. Bateau phare Alpha pas à son poste. 1800 GMT. 3 janvier.

Tempête tropicale

TTT Tempête. 0030 GMT. 18 août. 2204N., 11354E. Baromètre corrigé 994 millibars, tendance à la baisse 6 millibars. Vent NW, force 9, forts grains. Forte houle de l'Est. Route 067, 5 nœuds.

TTT Tempête. Les apparences indiquent l'approche d'un ouragan. 1300 GMT. 14 septembre. 2200N., 7236W. Baromètre corrigé 29,64 pouces, tendance à la baisse 0,015 pouces. Vent NE, force 8, grains de pluie fréquents. Route 035, 9 nœuds.

TTT Tempête. Les conditions indiquent la formation d'un cyclone intense. 0200 GMT. 4 mai. 1620N., 9203E. Baromètre non corrigé 753 millibars, tendance à la baisse 5 millibars. Vent S., quart SW., force 5. Route 300, 8 nœuds.

TTT Tempête. Typhon dans le SE. 0300 GMT. 12 juin. 1812N., 12605E. Le baromètre baisse rapidement. Le vent augmente du Nord.

TTT Tempête. Vent de force 11, pas d'avertissement de tempête reçu. 0300 GMT. 4 mai. 4830N., 30W. Baromètre corrigé 983 mb., tendance à la baisse 4 mb., vent SW., force 11 variable, route 260, 6 nœuds.

Givre

TTT formation inquiétante de givre. 1400 GMT. 2 mars. 69N., 10W. Température de l'air 18. Température de la mer 29. Vent NE., force 8.

Règle 4

Services météorologiques

(a) Les Gouvernements contractants s'engagent à encourager les navires à la mer à recueillir les renseignements d'ordre météorologique, à les faire examiner, propager et à se les communiquer de la manière la plus efficace dans le but de venir en aide à la navigation. Les Administrations doivent encourager l'emploi d'instruments présentant un haut degré d'exactitude et faciliter l'inspection de ces instruments, lorsqu'elle sera requise.

(b) En particulier, les Gouvernements contractants s'engagent à collaborer à l'application, dans la plus grande mesure possible, des dispositions météorologiques suivantes :

- (i) Avertir les navires des coups de vent, tempêtes et tempêtes tropicales, tant par la transmission de messages par voie radiodiffusée que par l'usage de signaux appropriés sur des points de la côte.
- (ii) Transmettre journellement, par voie radiodiffusée, des bulletins météorologiques à l'usage de la navigation et dominant des renseignements sur les conditions de temps, de mer et des glaces, ainsi que des prévisions et, si possible, des informations complémentaires suffisantes pour permettre l'établissement en mer de cartes météorologiques simples et encourager en outre la transmission par fac-similé de cartes météorologiques appropriées.
- (iii) Établir et diffuser toutes publications pouvant être nécessaires à l'exécution efficace du travail météorologique en mer et assurer, dans la mesure du possible, la publication et la communication de cartes quotidiennes du temps pour l'information des navires en partance.
- (iv) Prendre des mesures pour que les navires sélectionnés soient pourvus d'instruments contrôlés (tels que baromètre, barographe, psychromètre et appareil permettant de mesurer la température de la mer) destinés à être employés à cette fin et effectuant des observations météorologiques aux heures standard principales pour des observations synoptiques de surface (au moins quatre fois par jour lorsque les conditions le permettent), et encourager d'autres navires à effectuer des observations sous une forme modifiée, en particulier lorsqu'ils se trouvent dans des régions où la navigation est peu intense, étant entendu que ces navires transmettront ces observations par voie radiodiffusée dans l'intérêt des divers services

météorologiques officiels et répéteront leurs informations dans l'intérêt des navires se trouvant à proximité. Dans le voisinage d'une tempête tropicale ou d'une tempête tropicale présumée, les navires seront encouragés à effectuer et à transmettre leurs observations, chaque fois qu'il est possible, à des intervalles plus fréquents, compte tenu cependant du fait que les officiers du navire peuvent être occupés par les tâches de la navigation pendant la durée de la tempête.

(v) Assurer la réception et la transmission par les stations côtières radiodélectriques des messages météorologiques en provenance et à destination des navires. Les navires qui sont dans l'impossibilité de communiquer directement avec la côte seront encouragés à transmettre leurs messages météorologiques par l'intermédiaire des navires du service météorologique en haute mer ou d'autres navires qui sont en liaison avec la côte.

(vi) Encourager tous les capitaines de navires à prévenir les navires dans le voisinage, ainsi que les stations côtières, lorsqu'ils rencontreront une vitesse de vent égale ou supérieure à 50 nœuds (force 10 de l'échelle Beaufort).

(vii) S'efforcer d'obtenir une procédure uniforme en ce qui concerne les services météorologiques internationaux déjà spécifiés et se conformer, dans la mesure du possible, au Règlement technique et aux Recommandations de l'Organisation météorologique mondiale, à ceux que les Gouvernements contractants pourront se référer pour étude et avis sur toute question d'ordre météorologique pouvant se présenter dans l'application de la présente Convention.

(c) Les informations visées dans la présente Règle doivent être données dans la forme prévue pour leur émission et seront transmises dans l'ordre de priorité prescrit par le Règlement des Radiocommunications; pendant la durée des transmissions "à tous" de renseignements météorologiques, avertissements et prévisions, toutes les stations de bord doivent se conformer aux dispositions du Règlement des Radiocommunications.

(d) Les prévisions, avertissements, rapports synoptiques et autres rapports météorologiques à l'usage des navires doivent être transmis et propagés par le service national dans la position la plus favorable pour desservir les différentes zones et régions suivant des accords mutuels entre les Gouvernements contractants intéressés.

Règle 5

Service de recherche des glaces

(a) Les Gouvernements contractants s'engagent à maintenir un service de recherche des glaces et un service d'étude et d'observation du régime des

glaces dans l'Atlantique Nord. Pendant toute la saison des glaces, les limites sud-est, sud et sud-ouest des régions des icebergs dans le voisinage des grands bancs de Terre-Neuve seront surveillées dans le but de fournir aux navires qui passent des informations sur l'étendue de la région dangereuse; pour étudier le régime des glaces en général, et pour prêter assistance aux navires et équipages qui ont besoin d'aide dans la zone d'action des navires patrouilleurs. Pendant le reste de l'année, l'étude et l'observation des glaces doivent être poursuivies suivant les nécessités.

(b) Les navires et avions affectés au service de recherche des glaces et à l'étude et à l'observation des glaces peuvent se voir assigner d'autres fonctions par le Gouvernement chargé de l'exécution de ce service, à condition que ces autres fonctions ne gênent pas leur objet principal et n'augmentent pas les frais de ce service.

Règle 6

Recherche des glaces. Gestion et frais

(a) Le Gouvernement des Etats-Unis d'Amérique accepte de continuer à assumer la gestion du service de recherche des glaces et de poursuivre l'étude et l'observation des glaces ainsi que la diffusion des informations ainsi obtenues. Les Gouvernements contractants qui sont spécialement intéressés à ce service s'engagent à contribuer aux dépenses d'entretien et de fonctionnement de ce service; leurs contributions respectives sont calculées en fonction du tonnage brut total de leurs navires respectifs navigant dans les régions des icebergs où patrouille le Service de recherche des glaces, en particulier chaque Gouvernement contractant spécialement intéressé s'engage à contribuer annuellement aux dépenses d'entretien et de fonctionnement de ces services pour une somme qui sera fixée en proportion du tonnage brut total de leurs navires respectifs navigant pendant la saison des glaces dans les régions des icebergs où patrouille le Service de recherche des glaces par rapport au tonnage brut total des navires de tous les gouvernements participants navigant pendant la saison des glaces dans les régions des icebergs où patrouille le Service de recherche des glaces. Les Gouvernements non contractants, spécialement intéressés à ce service, peuvent contribuer aux dépenses d'entretien et de fonctionnement sur la même base. Le gouvernement responsable fournira annuellement à chaque gouvernement participant un état du prix de revient total de l'entretien et du fonctionnement du Service de recherche des glaces et de la quote-part de chaque gouvernement participant.

(b) Chacun des gouvernements participants a le droit de modifier ou de cesser sa participation et d'autres gouvernements intéressés peuvent s'engager à participer aux frais. Le gouvernement participant qui usera de cette faculté restera tenu de sa contribution en cours jusqu'au 1^{er} septembre qui suivra la date de notification de son intention de modifier ou de cesser sa contribution.

Pour user de la dite faculté, il devra notifier son intention au Gouvernement responsable six mois au moins avant le dit 1^{er} septembre.

(c) Au cas où, à un moment quelconque, le Gouvernement des Etats-Unis désirerait cesser de gérer ces services, ou si l'un des gouvernements participants exprimait le désir de ne plus assumer la charge de sa contribution pécuniaire ou de la voir modifier, ou si un autre Gouvernement contractant désirait s'engager à participer aux frais, les gouvernements participants régleraient la question au niveau de leurs intérêts réciproques.

(d) Les gouvernements participants ont le droit d'apporter aux dispositions de la présente Règle et de la Règle 5 du présent Chapitre d'un commun accord et en tout temps les changements qui seraient jugés désirables.

(e) Dans le cas où la présente Règle prévoit la possibilité de prendre une mesure après accord entre les gouvernements participants, toutes propositions présentées par un Gouvernement contractant quelconque à cet effet doivent être transmises au gouvernement chargé de l'exécution du service qui se mettra en rapport avec les autres gouvernements participants dans le but de s'assurer s'ils occupent ces propositions. Les résultats de l'enquête ainsi faite seront communiqués aux autres gouvernements participants ainsi qu'au gouvernement contractant auteur des propositions. En particulier, les arrangements relatifs aux contributions aux frais du Service seront révisés par les Gouvernements participants à des intervalles ne dépassant pas trois ans. Le gouvernement chargé de l'exécution du Service doit prendre l'initiative des mesures nécessaires à cette fin.

Règle 7

Vitesse dans le voisinage des glaces

Lorsque des glaces sont signalées sur la route ou près de la route à suivre, le capitaine de tout navire est tenu de marcher pendant la nuit à une allure modérée ou de changer de route, de manière à s'écarter nettement de la zone dangereuse.

Règle 8

Routes de l'Atlantique Nord

(a) La pratique consistant à suivre des routes reconnues pour la traversée de l'Atlantique Nord dans l'un et l'autre sens, et en particulier des routes dans les zones de convergence de part et d'autre de l'Atlantique Nord a contribué à éviter les abordages entre navires et avec les icebergs et devrait être recommandée à tous les navires.

(b) Le choix des routes et l'initiative des mesures à prendre à cet égard ainsi que la délimitation de ce qui constitue les zones de convergence sont laissés à la responsabilité des compagnies de navigation intéressées. Les

Gouvernements contractants préféreront leur concours à ces compagnies lorsqu'ils en seront sollicités, en mettant à leur disposition tous les renseignements sur les routes qui peuvent être en possession des Gouvernements.

(c) Les Gouvernements contractants s'engagent à imposer aux compagnies l'obligation de publier les routes régulières qu'elles se proposent de faire suivre à leurs navires ainsi que tous changements qui peuvent leur être apportés. Ils usent également de leur influence pour inviter les armateurs de tous les navires à passagers traversant l'Atlantique à suivre les routes reconnues et, dans la mesure où les circonstances le permettent, ils feront tout ce qui est en leur pouvoir pour que tous les navires adoptent ces routes dans les zones de convergence. Ils inviteront également les armateurs de tous les navires traversant l'Atlantique à destination ou en provenance des ports des Etats-Unis et du Canada, et passant au voisinage des grands bancs de Terre-Neuve, à éviter, autant qu'il est possible, pendant la saison de pêche, les lieux de pêche de Terre-Neuve au Nord du 43^{ème} degré de latitude nord et à faire route en dehors des régions où des glaces dangereuses existent ou sont supposées exister.

(d) Le gouvernement chargé de l'exécution du Service de recherches des glaces est invité à signaler à l'Administration intéressée tout navire à passagers dont on constate la présence en dehors d'une route régulière, reconnue ou annoncée, et tout navire qui traverse pendant la saison de pêche les bancs de pêche cités au paragraphe précédent ou qui, faisant route à destination ou en provenance d'un port des Etats-Unis ou du Canada, traverse des régions où des glaces dangereuses existent ou sont supposées exister.

Règle 9

Emploi injustifié des signaux de détresse

L'emploi d'un signal international de détresse, sauf s'il s'agit de signaler qu'un navire ou un avion est en détresse, ainsi que l'emploi d'un signal pouvant être confondu avec un signal international de détresse sont interdits sur tous les navires et aéronefs.

Règle 10

Messages de détresse. Obligations et procédure

(a) Le capitaine d'un navire en mer qui reçoit, de quelque source que ce soit, un message indiquant qu'un navire ou un avion ou leurs embarcations et radars de sauvetage se trouvent en détresse, est tenu de se porter à toute vitesse au secours des personnes en détresse en les informant si possible de ce fait. En cas d'impossibilité ou si, dans les circonstances spéciales où il

se trouve, il n'estime ni raisonnable ni nécessaire de se porter à leur secours, il doit inscrire au Journal de bord la raison pour laquelle il ne se porte pas au secours des personnes en détresse.

(b) Le capitaine d'un navire en détresse, après avoir consulté, autant que cela peut être possible, les capitaines des navires qui ont répondu à son appel de secours, a le droit de réquisitionner tel ou tels de ces navires qu'il considère les plus capables de porter secours, et le capitaine ou les capitaines des navires réquisitionnés ont l'obligation de se soumettre à la réquisition en continuant à se rendre à toute vitesse au secours des personnes en détresse.

(c) Le capitaine d'un navire est libéré de l'obligation imposée par le paragraphe (a) de la présente Règle lorsqu'il apprend qu'un ou plusieurs navires autres que le sien ont été réquisitionnés et se rendent à la réquisition.

(d) Le capitaine d'un navire est libéré de l'obligation imposée par le paragraphe (a) de la présente Règle, et, si son navire a été réquisitionné, de l'obligation imposée par le paragraphe (b) de la présente Règle s'il est informé par les personnes en détresse ou par le capitaine d'un autre navire qui est arrivé auprès de ces personnes que le secours n'est plus nécessaire.

(e) Il n'est pas dérogé par les prescriptions de la présente Règle aux dispositions de la Convention internationale pour l'unification de certaines Règles en matière d'assistance et de sauvetage en mer, signée à Bruxelles le 23 septembre 1910, particulièrement en ce qui concerne l'obligation de porter secours, imposée par l'Article 11 de ladite Convention.

Règle 11

Fanal à signaux

Tous les navires d'une jauge brute supérieure à 150 tonneaux, effectuant des voyages internationaux, doivent avoir à bord un fanal à signaux de jour efficace qui ne doit pas être alimenté exclusivement par la source principale d'énergie électrique du navire.

Règle 12

Radiogoniomètre

(a) Tout navire de 1.600 tonneaux de jauge brute et au-dessus effectuant des voyages internationaux doit être pourvu d'un radiogoniomètre répondant aux dispositions de la Règle 11 du Chapitre IV.

(b) L'Administration peut, dans les zones où elle juge qu'il ne serait ni raisonnable ni nécessaire d'imposer cet appareil, exempter de ces prescriptions tous les navires de moins de 5.000 tonneaux de jauge brute, compte dûment tenu du fait que le radiogoniomètre constitue une aide précieuse.

tant comme instrument de navigation que comme moyen de déterminer la position de navires, d'aéronefs ou d'embarcations et radéaux de sauvetage.

Règle 13

Équipage

Les Gouvernements contractants s'engagent, en ce qui concerne leurs navires nationaux, à conserver ou, si c'est nécessaire, à adopter toute mesure ayant pour objet de s'assurer qu'au point de vue de la sécurité en mer tous les navires ont à bord un équipage suffisant en nombre et en qualité.

Règle 14

Aides à la navigation

Les Gouvernements contractants conviennent d'assurer l'installation et l'entretien d'aides à la navigation, y compris les radiophares et les aides électroniques, dans la mesure où, à leur avis, ces mesures se justifient par l'intensité de la navigation et par le degré de risque; ils conviennent également d'assurer que les renseignements relatifs à ces aides seront mis à la disposition de tous les intéressés.

Règle 15

Recherche et sauvetage

(a) Tout Gouvernement contractant s'engage à assurer que toutes les dispositions nécessaires seront prises pour la veille sur côtes et pour le sauvetage des personnes en détresse en mer auprès des côtes. Ces dispositions doivent comprendre l'établissement, l'utilisation et l'entretien de toutes installations de sécurité maritime jugées pratiquement réalisables et nécessaires, eu égard à l'intensité du trafic en mer et aux dangers de la navigation, et doivent, autant que possible, fournir des moyens adéquats pour repêcher et sauver les personnes en détresse.

(b) Chaque Gouvernement contractant s'engage à fournir les renseignements concernant les moyens de sauvetage dont il dispose et, le cas échéant, les projets de modification auxdits moyens.

Règle 16

Signaux de sauvetage

Les signaux suivants doivent être employés par les stations ou par les unités maritimes de sauvetage dans leurs communications avec les navires ou les personnes en détresse: par les navires ou les personnes en détresse dans leurs communications avec les stations et les unités maritimes de sauvetage.

Les signaux utilisés par les avions effectuant des opérations de recherche et de sauvetage pour guider les navires sont indiqués à le paragraphe (d) ci-après. Un tableau illustré décrivant les signaux mentionnés ci-dessous doit toujours être à la disposition des officiers de quart de tout navire auquel s'appliquent les Règles du présent Chapitre.

(a) Réponses des stations ou unités maritimes de sauvetage aux signaux de détresse émis par un navire ou une personne. —

Signal

De jour—signal à fumée orange ou feu combiné avec un signal sonore (clair) consistant en trois signaux simples tirés à des intervalles d'environ une minute.

De nuit—fusée à étoiles blanches consistant en trois signaux simples tirés à des intervalles d'environ une minute.

Signification

" Nous vous voyons—secours vous sera porté aussitôt que possible. "

(La répétition de ces signaux à la même signification.)

Si nécessaire, les signaux de jour peuvent également être émis la nuit et les signaux de nuit être émis le jour.

(b) Signaux de débarquement destinés à guider les embarcations transportant des équipages ou des personnes en détresse. —

Signal

De jour—mouvement vertical d'un pavillon blanc ou des bras, ou tir d'un signal à étoiles vertes ou transmission de la lettre du code " K " (---) au moyen d'un appareil produisant des signaux lumineux ou sonores.

De nuit—mouvement vertical d'un feu blanc ou d'une flamme blanche, ou tir d'un signal à étoiles vertes ou transmission de la lettre du code " K " (---) au moyen d'un appareil produisant des signaux lumineux ou sonores. Un alignement (indication de direction) peut être établi en plaçant un feu blanc ou une flamme blanche stable à un niveau inférieur et en ligne droite par rapport à l'observateur.

Signification

" Cet emplacement est le meilleur endroit où débarquer. "

De jour—mouvement horizontal d'un drapeau blanc ou des bras étendus horizontalement, ou tir d'un signal à étoiles rouges ou transmission de la lettre du code " S " (---) au moyen d'un appareil produisant des signaux lumineux ou sonores.

" Il est extrêmement dangereux de débarquer ici. "

De nuit—mouvement horizontal d'un feu blanc ou d'une flamme blanche ou tir d'un signal à étoiles rouges ou transmission de la lettre du code " S " (---) au moyen d'un appareil produisant des signaux lumineux ou sonores.

De jour—mouvement horizontal d'un drapeau blanc, le drapeau étant ensuite piqué en terre, et un deuxième drapeau blanc dirigé vers la direction à indiquer ou tir d'un signal à étoiles rouges verticalement et d'un signal à étoiles blanches en direction du meilleur emplacement de débarquement ou transmission de la lettre du code " S " (---) suivie de la lettre du code " R " (---) signifiant qu'un meilleur emplacement de débarquement pour

" Il est extrêmement dangereux de débarquer ici. Un emplacement plus favorable au débarquement trouve dans la direction indiquée. "

Signal

le navire en détresse est situé plus à droite dans la direction d'approche ou de la lettre " L " (---) signifiant qu'un meilleur emplacement de débarquement est situé plus à gauche dans la direction d'approche.

Signification

" Il est extrêmement dangereux de débarquer ici. Un emplacement plus favorable au débarquement se trouve dans la direction indiquée. "

lettre du code " S " (. . .) suivie de la lettre du code " R " (. . .) signifiant qu'un meilleur emplacement de débarquement pour le navire en détresse est situé plus à droite dans la direction d'approche ou de la lettre du code " L " (. . .) signifiant qu'un meilleur emplacement de débarquement est situé plus à gauche dans la direction d'approche.

(c) *Signaux à employer en liaison avec l'utilisation d'engins de sauvetage ayant leur base sur la côte.*—
Signal

Signification

De jour—mouvement vertical d'un drapeau blanc ou des bras, ou tir d'un signal à étoiles vertes.

En général—" affirmatif "—
" D'une manière particulière :—
" L'amarre est tenue "—

De nuit—mouvement vertical d'une lumière ou d'un feu blanc, ou tir d'un signal à étoiles rouges.

" La poulie à fous est amarrée "—
" Le câble est amarré "—
" Il y a un homme dans la bouée culotte "—
" Vitez "—

De jour—mouvement horizontal d'un drapeau blanc ou des bras, ou tir d'un signal à étoiles rouges.

En général—" négatif "—
" D'une manière particulière :—
" Choquez les amarres "—
" Tiens bon virer "—

(d) *Signaux utilisés par les avions effectuant des opérations de recherche et de sauvetage pour guider les navires vers un avion, un navire ou une personne en détresse.* (Voir note explicative ci-après.)

(i) Les manœuvres suivantes effectuées dans l'ordre par un avion signifiant que l'avion est en train de diriger un navire vers un avion ou vers un navire en détresse :—

- (1) L'avion décrit au moins un cercle autour du navire.
- (2) L'avion coupe à basse altitude la route future du navire assez près sur l'avant, tout en augmentant et diminuant le bruit des moteurs ou en variant le pas de l'hélice.

Une répétition de ces manœuvres a la même signification.

(ii) Les manœuvres suivantes effectuées par un avion signifiant que l'aide n'est plus demandée au navire auquel le signal était adressé :

- l'avion coupe à basse altitude le sillage du navire près de l'arrière, en augmentant et diminuant le bruit des moteurs ou en variant le pas de l'hélice.
- NOTE: L'Organisation notifiera à l'avance tout changement éventuel apporté à ces signaux.
- Règle 17**
- Echelles de pilote*
- Les navires effectuant des voyages au cours desquels il est probable qu'ils auront à employer des pilotes doivent se conformer aux prescriptions suivantes en ce qui concerne les échelles de pilote :
- (a) L'échelle doit être tenue en bon état et être utilisée seulement par les autorités et autres personnes, lorsqu'un navire entre au port ou prend la mer, et pour l'embarquement et le débarquement des pilotes.
 - (b) L'échelle doit être installée dans un endroit tel que chaque barreau soit solidement appuyé contre le bordé du navire et que le pilote puisse accéder à celui-ci avec sécurité et commodité sans monter moins de 1,50 m. (ou 5 pieds) et plus de 9 m. (ou 30 pieds). L'échelle utilisée doit être d'une seule pièce et pouvoir atteindre le niveau de la mer dans toutes les conditions normales de chargement du navire. Lorsque la hauteur entre le niveau de la mer et l'accès du navire est supérieure à 9 m. (ou 30 pieds), la montée à bord, à partir de l'échelle de pilote, doit s'effectuer à l'aide d'une échelle de coupée ou de tout autre moyen également sûr et commode.
 - (c) Les barreaux de l'échelle ne doivent pas avoir moins de 47,5 cm. (ou 19 pouces) de long, 11,25 cm. (ou 4½ pouces) de large et 2,5 cm. (ou 1 pouce) d'épaisseur. Les échelons doivent être assemblés de telle sorte que l'échelle présente une résistance suffisante, les barreaux étant maintenus horizontaux et ne devant pas se trouver séparés les uns des autres par une distance inférieure à 30,5 cm. (ou 12 pouces) ou supérieure à 38,5 cm. (ou 15 pouces).
 - (d) Une tire-veille, solidement amarrée, et une ligne de sauvetage doivent se trouver à portée, prêtes à être utilisées en cas de besoin.
 - (e) Des dispositions doivent être prises de façon que :
 - (i) L'installation de l'échelle, ainsi que l'embarquement et le débarquement du pilote, soient surveillés par un officier responsable.
 - (ii) Les mains-courantes soient prévues afin d'aider le pilote à passer avec sécurité et commodité du sommet de l'échelle dans le navire ou sur le pont de celui-ci.