

(f) En cas de besoin, des traverses doivent être placées à des intervalles tels que l'échelle ne puisse tourner.

(g) De nuit, on doit tenir prête et utiliser une lumière éclairant l'extérieur et le pont doit être suffisamment éclairé à l'endroit où le pilote accède au navire.

(h) Les navires présentant des ceintures en saillie ou tous autres navires, qui en raison de leur construction ne peuvent satisfaire pleinement à la prescription exigeant que l'échelle soit fixée en un endroit tel que chaque barreau demeure solidement appuyé contre le bordé du navire, doivent remplir cette condition dans toute la mesure du possible.

CHAPITRE VI.—TRANSPORT DE GRAINS

Règle 1

Application

Sauf dispositions expresses contraires, le présent Chapitre s'applique à tous les navires transportant des grains soumis à l'application des Règles de la présente Convention.

Règle 2

Définition

Le terme " grain " comprend le blé, le maïs, l'avoine, l'orge, le seigle, le riz, les légumineuses et les graines de semence.

Règle 3

Arrimage

Lorsque du grain est chargé sur un navire, toutes précautions raisonnables et nécessaires doivent être prises pour empêcher le frotage de la cargaison. Dans le cas de cale ou de compartiment entièrement rempli de grain en vrac, celui-ci doit être chargé de façon à remplir tous les espaces entre les barrots, dans les côtes en abord et dans les parties avant et arrière.

Règle 4

Chargement des cales et compartiments complètement remplis

Sous réserve des prescriptions de la Règle 6 du présent Chapitre, si une cale ou un compartiment est entièrement rempli de grain en vrac, il doit être divisé soit par une cloison longitudinale ou des bardis dans l'axe du navire ou à une distance de cet axe qui ne soit pas supérieure à 5 pour cent de la largeur hors membres du navire soit par des cloisons longitudinales ou des bardis en dehors de l'axe du navire, à condition que leur distance ne dépasse pas 60 pour cent de la largeur hors membres du navire et que dans ce dernier cas des écouilles d'arrimage de dimensions suffisantes soient placées en abord à des intervalles mesurés longitudinalement ne dépassant pas 7,62 mètres (ou 25 pieds), les écouilles d'arrimage aux extrémités du compartiment étant placées à une distance ne dépassant pas 3,66 mètres (ou 12 pieds) des cloisons transversales. Dans chaque cas, les cloisons longitudinales ou les bardis seront soigneusement construits, prévus étanches au grain et avec des remplissages convenables entre les barrots. Dans les cales, ces cloisons longitudinales ou

ces bardis s'étendront vers le bas, depuis le dessous du pont jusqu'à une distance d'au moins un tiers de la profondeur de la cale avec un minimum de 2,44 mètres (ou 8 pieds). Dans les compartiments situés dans les entrepôts et les superstructures, elles s'étendront de pont à pont. Dans tous les cas, les cloisons longitudinales et les bardis s'étendront jusqu'à la partie supérieure des feeders de la cale ou du compartiment dans lequel ils sont situés.

Sous réserve que, dans le cas de navires chargés de grain autre que de la graine de lin, la hauteur métracentrique (après correction des carènes, liquides dans les soutes et ballasts) soit maintenue pendant toute la traversée, au moins à 0,31 mètre (ou 12 pouces) dans le cas de navires à 1 ou 2 ponts et au moins à 0,36 mètre (ou 14 pouces) dans le cas des autres navires, les cloisons longitudinales ou les bardis ne sont pas nécessaires :

- (a) sous un feeder et dans un espace de 2,13 mètres (ou 7 pieds) autour d'un feeder mais seulement au droit d'un panneau si ce feeder contient, ou si tous les feeders alimentant collectivement un compartiment contiennent, au moins 5 pour cent de la quantité de grain chargé dans ce compartiment;

- (b) dans les feeders remplissant les conditions du paragraphe (a) de la présente Règle et ayant des dimensions telles que la surface libre du grain restera dans les feeders pendant toute la traversée compte tenu d'un tassement du grain correspondant à 2 pour cent du volume du compartiment alimenté et d'un ripage de la surface libre du grain d'un angle de 12 degrés avec l'horizontale; dans ce cas, les effets possibles du déplacement des surfaces libres du grain dans les feeders devront être pris en considération pour calculer la hauteur métracentrique indiquée ci-dessus.

- (c) au droit des écoutes, où le grain en vrac sous l'écoute est armé en forme de "cuvette" jusqu'au pont, au-delà de l'écoute, et est recouvert de grain en sacs ou de toute autre marchandise appropriée en sacs, sur une hauteur, au centre de la cuvette, d'au moins 1,83 mètre (ou 6 pieds) au-dessus du grain en vrac (mesurée au-dessous du pont); le grain en sacs ou une autre marchandise appropriée en sacs remplira l'écoute et la cuvette placée au-dessous et sera bien bousquée contre le pont, les cloisons longitudinales, les barrots d'écoute, les côtés et les surbaux d'extrémité d'écoute.

Règle 5

Chargement des cales et compartiments partiellement remplis

Sous réserve des prescriptions de la Règle 6 du présent Chapitre, si une cale ou un compartiment est partiellement rempli de grain en vrac :

- (a) il doit être divisé soit par une cloison longitudinale ou des bardis dans l'axe du navire ou à une distance de celui-ci qui ne soit pas supérieure à 5 pour cent de la largeur hors membres du navire soit par des cloisons longitudinales ou des bardis en dehors de l'axe du navire, sous réserve que leur distance n'excede pas 60 pour cent de la largeur hors membres du navire. Dans chaque cas, les cloisons longitudinales ou les bardis doivent être de construction appropriée et doivent s'étendre depuis le fond de la cale, ou depuis le pont, suivant le cas, jusqu'à une hauteur d'au moins 0,61 mètre (ou 2 pieds) au-dessus de cette surface du grain en vrac.

Toutefois, à l'exception du cas de cales partiellement remplies de graines de lin en vrac, des cloisons longitudinales ou des bardis ne sont pas nécessaires au droit du panneau dans le cas de navires pour lesquels la hauteur métracentrique (après correction des carènes liquides dans les soutes et les ballasts) est maintenue pendant toute la traversée au moins à 0,31 mètre (ou 12 pouces) dans le cas de navires à un ou deux ponts et au moins à 0,36 mètre (ou 14 pouces) dans le cas des autres navires.

- (b) de plus, le grain doit être nivelé et recouvert par du grain en sacs ou toute autre marchandise appropriée armée bien serré sur une hauteur d'au moins 1,22 mètre (ou 4 pieds) au-dessus du grain en vrac dans la partie divisée par la cloison longitudinale ou les bardis et sur au moins 1,52 mètre (ou 5 pieds) dans les parties non ainsi divisées. Le grain en sacs, ou les autres marchandises appropriées, doivent être supportés par une plateforme convenable posée sur toute la surface du grain en vrac. Une telle plateforme doit être constituée soit par des supports capables d'au plus 1,22 mètre (ou 4 pieds) et des planches de 25 millimètres (ou 1 pouce) d'épaisseur placées à moins de 0,10 mètre (ou 4 pouces) les unes des autres, soit en solides préfabriqués se recouvrant convenablement.

Règle 6

Exceptions concernant les cloisons longitudinales

La mise en place de cloisons longitudinales ou de bardis prévue par les Règles 4 et 5 du présent Chapitre n'est pas exigée dans les cas suivants :

- (a) dans une cale inférieure, si le grain en vrac contenu ne dépasse pas un tiers de la capacité de la cale, ou la moitié de sa capacité dans le cas d'une cale divisée par un tunnel d'arbre. Il est entendu que le terme de cale inférieure couvre également la partie inférieure de la cale d'un navire à un pont.

- (b) dans tout espace d'un entrepont ou d'une superstructure, sous réserve que les parties en abord soient remplies avec du grain en sacs ou toute autre marchandise appropriée, sur une largeur de chaque côté qui ne soit pas inférieure à 20 pour cent de la largeur du navire au droit de ces espaces;
- (c) dans les parties des espaces utilisés qui ont une largeur maximum au pont ne dépassant pas la moitié de la largeur hors membrures du navire.

Règle 7

Feeders

- (a) (i) Toute cale ou compartiment qui est entièrement rempli de grain en vrac doit être alimenté par des feeders judicieusement placés et convenablement construits, sauf dispositions contraires du paragraphe (c) de la Règle 4 et des Règles 8 et 12 du présent Chapitre, de façon à assurer le libre passage du grain depuis les feeders à toutes les parties de la cale ou du compartiment.
- (ii) Chaque feeder doit contenir au moins 2 pour cent de la quantité du grain chargé dans la partie de la cale ou du compartiment qu'il alimente, sauf dispositions contraires du paragraphe (a) de la Règle 4 du présent Chapitre.
- (b) Quand le grain en vrac est transporté dans des deep-tanks construits essentiellement pour le transport des liquides et auxquels s'applique le paragraphe (c) de la Règle 6 du présent Chapitre ou qui sont divisés en permanence par une ou plusieurs cloisons longitudinales d'acier ne laissant pas passer le grain, des feeders alimentant le deep-tank ne sont pas nécessaires à condition que les deep-tanks et leurs écouilles soient complètement remplis et que la fermeture des panneaux soit bien assurée.

Règle 8

Chargement en commun

Aux fins de l'application des Règles 4 et 7 du présent Chapitre, les cales inférieures et les entreponts situés au-dessus d'elles peuvent être chargés comme un seul compartiment, sous réserve des conditions suivantes:

- (a) les cloisons longitudinales ou bardis doivent être installés de pont à pont dans l'entrepont d'un navire à deux ponts; dans tous les autres cas, ces cloisons longitudinales ou bardis doivent être installés sur le tiers supérieur de la profondeur totale des espaces communs;

- (b) afin d'assurer un écoulement convenable du grain, tous les espaces devront satisfaire aux prescriptions de la Règle 9 du présent Chapitre, et sur le pont situé immédiatement au-dessous du pont supérieur on devra prévoir en abord, à l'avant et à l'arrière des extrémités des écouilles les ouvertures nécessaires pour garantir en combinaison avec les écouilles que la distance d'alimentation mesurée dans le sens longitudinal ne dépassera pas 2,44 m. (ou 8 pieds).

Règle 9

Arrimage et chargement en sacs des extrémités des cales et compartiments

Lorsque la distance mesurée vers l'avant ou vers l'arrière, de toute partie d'une cale ou d'un compartiment au feeder le plus voisin excède 7,62 m. (ou 25 pieds), le grain dans la partie située au-delà des 7,62 m. (ou 25 pieds) doit être nivelé à une profondeur d'au moins 1,83 m. (ou 6 pieds) en dessous du pont, et les parties avant et arrière remplies de grain en sacs posés sur une plateforme convenable, comme prévu au paragraphe (b) de la Règle 5 du présent Chapitre.

Règle 10

Grain en vrac dans les entreponts et les superstructures

Du grain en vrac ne doit pas être chargé au-dessus du pont dans l'entrepont d'un navire à deux ponts ou dans l'entrepont supérieur d'un navire ayant plus de deux ponts, excepté dans les conditions suivantes:

- (a) le grain en vrac ou toute autre marchandise doit être chargé de façon à assurer le maximum de stabilité: en tout état de cause la hauteur métacentrique (après correction des carènes liquides) devra pouvoir être maintenue pendant toute la traversée supérieure à 0,31 m. (ou 12 pouces) dans le cas de navires à un ou deux ponts et à 0,36 m. (ou 14 pouces) dans le cas des autres navires; en variante la quantité de grain transportée en vrac ou les autres cargaisons transportées au-dessus du pont dans les espaces de l'entrepont d'un navire à deux ponts, ou dans les espaces de l'entrepont supérieur d'un navire ayant plus de deux ponts, n'excèdera pas 28 pour cent en poids de la cargaison totale au-dessous de l'entrepont, lorsque le capitaine estime que le navire a une stabilité suffisante pendant tout le voyage; la limite de 28 pour cent, indiquée ci-dessus, ne s'appliquera pas lorsque le grain transporté dans l'entrepont ou dans l'entrepont supérieur est de l'avoine, de l'orge, ou des graines de coton.

- (b) la surface de pont de toute partie des compartiments auxquels s'applique la présente Règle, qui sont chargés de grain en vrac et qui sont seulement partiellement remplis, ne dépasse pas 93 mètres carrés (ou 1,000 pieds carrés);
- (c) tous les espaces visés dans la présente Règle, dans lesquels est chargé du grain en vrac, sont subdivisés par des cloisons transversales placées à une distance l'une de l'autre n'excédant pas 30,50 m. (ou 100 pieds); lorsque cette distance est supérieure, la partie en excédent doit être complètement remplie de grain en sacs ou autre marchandise appropriée.

Règle 11

Limitation du nombre de cales et compartiments partiellement remplis

Sauf dans le cas des navires où la hauteur métacentrique (après correction des carters liquides) est maintenue pendant toute la traversée supérieure à 0,31 m. (ou 12 pouces) dans le cas de navires à un ou deux ponts et à 0,36 m. (ou 14 pouces) dans le cas des autres navires, il ne doit pas y avoir plus de deux cales ou compartiments partiellement remplis de grain en vrac, mais d'autres cales ou compartiments peuvent être partiellement remplis de grain en vrac sous réserve que la partie restante soit complétée par du grain en sacs ou autre marchandise appropriée. Pour l'application de cette Règle:

- (a) les entreponts superposés doivent être considérés comme des compartiments séparés et distincts des cales situées en dessous;
- (b) les feeders et les espaces partiellement remplis dont il est fait mention au paragraphe (b) de la Règle 10 du présent Chapitre ne doivent pas être considérés comme des compartiments;
- (c) les cales ou compartiments munis d'une ou plusieurs séparations longitudinales étanches au grain doivent être considérés comme une seule cale ou compartiment.

Règle 12

Chargement et arrimage de navires partiellement adaptés

(a) Nonobstant les dispositions contenues dans les Règles 4 à 11 du présent Chapitre, le grain en vrac peut être transporté sans que les prescriptions qu'elles contiennent soient observées, dans des navires comportant deux ou plusieurs divisions longitudinales verticales ou inclinées étanches au grain, convenablement disposées pour limiter les effets de tout

ripage transversal du grain, sous réserve des conditions suivantes:

- (i) le plus grand nombre possible de cales et de compartiments doivent être remplis et arrimés au mieux;
- (ii) pour toute disposition d'arrimage proposée, le navire ne prendra pas de gîte supérieure à 5 degrés, à aucun stade du voyage, lorsque:
- (1) dans les cales ou compartiments qui ont été totalement remplis le grain subit un tassement de 2 pour cent en volume, et sa surface libre ripe d'un angle de 12 degrés par rapport à la surface originale pour les parties de cette surface situées au-dessous de toutes les limites de ces cales et compartiments ayant une inclinaison de moins de 30 degrés avec l'horizontale;
 - (2) dans les cales ou compartiments partiellement remplis, le grain se tasse et sa surface libre ripe comme il est décrit à l'alinéa (a) (1) du présent paragraphe, ou sous tel angle plus grand, jugé nécessaire par l'Administration ou un Gouvernement contractant agissant au nom d'une Administration, et que les surfaces du grain, arrimées conformément à la Règle 5 du présent Chapitre ripent d'un angle de 8 degrés par rapport aux surfaces initiales initiales. Aux fins de l'alinéa (ii) du présent paragraphe les bords, si le navire en est pourvu, seront considérés comme limitant le ripage transversal de la surface du grain.
 - (iii) le capitaine doit posséder un plan de chargement du grain et un manuel de stabilité, tous deux approuvés par l'Administration, ou un Gouvernement contractant agissant au nom d'une Administration, et indiquant les conditions de stabilité sur lesquelles reposent les calculs indiqués à l'alinéa (ii) du présent paragraphe.

(b) L'Administration, ou un Gouvernement contractant agissant au nom d'une Administration, prescrira les précautions à prendre pour empêcher le ripage dans toutes les autres conditions de chargement des navires construits selon les dispositions du paragraphe (a) de la présente Règle, qui remplissent les conditions énoncées aux alinéas (ii) et (iii) de ce même paragraphe.

(c) L'Administration, ou un Gouvernement contractant agissant au nom d'une Administration, prescrira les précautions à prendre pour empêcher le ripage dans un navire construit de toute autre manière qui remplit les conditions énoncées aux alinéas (ii) et (iii) du paragraphe (a) de la présente Règle.

Règle 13

Water ballasts

Les doubles-fonds qui sont utilisés pour assurer la stabilité exigée dans les navires chargés de grain en vrac doivent avoir un cloisonnement longitudinal étanche convenable, sauf si la largeur du double-fond considéré, mesurée à sa mi-longueur, est inférieure à 60 pour cent de la largeur hors membrures du navire.

Règle 14

Grains en sacs

Le grain en sacs sera transporté dans des sacs en bon état, bien pleins et convenablement fermés.

Règle 15

Plans de chargement de grain

(a) Tout plan de chargement de grain approuvé, pour un navire donné, par l'Administration ou par un Gouvernement contractant agissant au nom d'une Administration doit être accepté par les autres Gouvernements contractants comme preuve que le navire chargé conformément à ce plan satisfait aux prescriptions du présent Chapitre ou à des arrangements équivalents qui ont été admis conformément à la Règle 5 du Chapitre I.

(b) Tout plan doit être approuvé compte tenu des prescriptions du présent Chapitre, des diverses conditions de chargement au départ et à l'arrivée et de la stabilité du navire. Il doit indiquer les principales caractéristiques et installations mises en place pour empêcher le ripage de la cargaison.

(c) Les notes qui accompagnent tout plan doivent être rédigées dans une ou plusieurs langues dont l'une doit être une des langues de la Convention.

(d) Un exemplaire du plan doit être remis au capitaine du navire qui doit le produire pour examen aux autorités compétentes du port de chargement, si celles-ci le désirent.

(e) Les navires transportant du grain qui ne produisent pas de plan de chargement approuvé par une Administration ou par un Gouvernement contractant agissant au nom d'une Administration, chargeront du grain, conformément aux Règles que le Gouvernement contractant, qui a juridiction sur le port de chargement, a publiées pour compléter les dispositions du présent Chapitre, en attendant l'adoption de règles internationales relatives à la solidité des installations pour maintenir le grain et à la mise en place d'ouvertures d'alimentation dans les hiloires découillées.

Règle 16

Dérogations pour certains voyages

Toute Administration ou Gouvernement contractant agissant au nom d'une Administration, s'il estime que le caractère abrégé et les conditions du voyage sont tels que l'application de l'une quelconque des dispositions des Règles 3 à 15 du présent Chapitre n'est ni raisonnable ni nécessaire, peut dispenser de ces dispositions particulières certains navires ou classes de navires.

CHAPITRE VII.—TRANSPORT DES MARCHANDISES DANGEREUSES

Règle 1

Application

(a) Sauf dispositions expresses contraires, le présent Chapitre s'applique au transport des marchandises dangereuses à bord de tous les navires soumis à l'application des Règles de la présente Convention.

(b) Les dispositions du présent Chapitre ne s'appliquent pas aux provisions de bord ni au matériel d'armement des navires, ni aux chargements particuliers des navires spécialement construits ou entièrement transformés à cet effet, tels que les navires-citernes.

(c) Le transport des marchandises dangereuses est interdit à moins qu'il ne soit effectué conformément aux dispositions du présent Chapitre.

(d) Pour compléter les dispositions du présent Chapitre, chaque Gouvernement contractant devra faire paraître ou provoquer la parution d'une instruction détaillée fixant les conditions d'emballage et d'armage de certaines marchandises dangereuses ou catégories de marchandises dangereuses, ainsi que toutes précautions nécessaires à observer concernant leur voisinage avec d'autres marchandises.

Règle 2

Classification

Les marchandises dangereuses se répartissent dans les classes suivantes :

Classe 1—Explosifs;

Classe 2—Gaz comprimés, liquéfiés ou dissous sous pression;

Classe 3—Liquides inflammables;

Classe 4 (a)—Matières solides inflammables;

Classe 4 (b)—Matières solides inflammables et autres substances susceptibles de s'enflammer spontanément;

Classe 4 (c)—Matières solides inflammables et autres substances qui, au contact de l'eau, dégagent des gaz inflammables;

Classe 5 (a)—Matières comburantes;

Classe 5 (b)—Péroxydes organiques;

Classe 6 (a)—Matières toxiques;

Classe 6 (b)—Matières infectieuses;

Classe 7—Matières radioactives;

Classe 8—Matières corrosives;

Classe 9—Matières dangereuses diverses, c'est-à-dire toutes autres substances dont l'expérience a montré, ou pourra montrer, qu'elles présentent un caractère dangereux tel que les dispositions du présent Chapitre devraient lui être appliquées.

Règle 3

Emballage

(a) L'emballage des marchandises dangereuses doit : (i) être bien fait et en bon état; (ii) être conçu de manière que les parois intérieures avec lesquelles le contenu risque d'entrer en contact ne puissent être dangereusement attaquées par celui-ci; (iii) être capable de supporter les risques normaux de la manutention et du transport maritime.

(b) Quand il est fait usage pour l'emballage de liquides en récipients d'un matériau absorbant ou de caïage, ce matériau doit : (i) réduire les risques présentés par lesdits liquides; (ii) être disposé de manière à éviter tout mouvement et à conserver l'enveloppement du récipient; (iii) être en quantité suffisante pour absorber le liquide en cas de bris du récipient, autant que faire se peut.

(c) Les récipients contenant des liquides dangereux doivent avoir une marge de remplissage suffisante à la température de chargement pour tenir compte de la plus haute température pouvant être atteinte au cours d'un transport normal.

(d) Les cylindres ou récipients pour gaz sous pression devront répondre à des normes convenables de construction, être convenablement essayés et entretenus, et correctement remplis.

(e) Les récipients vides ayant servi au transport des marchandises dangereuses devront être eux-mêmes traités comme des marchandises dangereuses, à moins qu'ils n'aient été nettoyés et séchés ou efficacement fermés ou bouchés quand la nature des substances qu'ils ont contenues permet de le faire avec sécurité.

Règle 4

Marquage et étiquetage

Tout récipient contenant des marchandises dangereuses devra porter une marque définissant le produit transporté par son appellation technique exacte (l'appellation commerciale ne sera pas admise) et porter une étiquette ou marque au pochoir distinctive indiquant clairement la nature dangereuse de ces marchandises. Chaque récipient doit être ainsi marqué, à l'exception des récipients contenant des produits chimiques en petites quantités et des

chargements importants qui peuvent être arimés, mentionnés et identifiés comme un seul lot.

Règle 5

Documents

(a) On devra utiliser l'appellation technique exacte dans les documents relatifs au transport par mer des marchandises dangereuses et se référer à la classification de la Règle 2 du présent Chapitre (l'appellation commerciale ne sera pas admise).

(b) Les commissions préparées par le chargeur devront comprendre ou être accompagnées d'un certificat ou d'une déclaration attestant que la marchandise à transporter est correctement emballée, marquée et étiquetée et qu'elle répond aux conditions exigées pour le transport.

(c) Tout navire qui transporte des marchandises dangereuses devra posséder une liste ou un manifeste spécial énumérant, conformément aux dispositions de la Règle 2 du présent Chapitre, les marchandises dangereuses emballées et indiquant leur lieu d'arrimage à bord. Au lieu et place de cette liste ou de ce manifeste on pourra utiliser un plan de chargement détaillé indiquant par classe l'emplacement de toutes les marchandises dangereuses à bord.

Règle 6

Dérégulation temporaire aux Règles 4 et 5

Les Gouvernements contractants qui ont un système uniforme de règles relatives au transport par terre ou par mer des marchandises dangereuses et qui ne sont pas en mesure, en conséquence, d'appliquer immédiatement les dispositions des Règles 4 et 5 du présent Chapitre, peuvent autoriser des dérogations aux dispositions de ces règles au cours d'une période n'excédant pas douze mois, à compter de la date d'entrée en vigueur de la Convention, à condition que les marchandises dangereuses soient définies dans les documents d'expédition tels que les commissions dans les mêmes termes que prévu dans la Règle 2 de ce Chapitre et étiquetées en conséquence.

Règle 7

Conditions d'arrimage

(a) Les marchandises dangereuses doivent être arimées convenablement et sûrement en tenant compte de leur nature. Les marchandises inassocio-

doivent être séparées les unes des autres.

(b) Les explosifs (à l'exception des munitions) présentant un risque grave seront arimés dans des soutes qui devront être tenues parfaitement fermées et verrouillées pendant la traversée. Ces explosifs devront être séparés des détonateurs. Les appareils électriques et les câbles de tout compartiment dans lequel sont transportés des explosifs devront être coupés et utilisés de manière à réduire les risques d'incendie ou d'explosion.

(c) Les marchandises dégageant des vapeurs dangereuses devront être placées dans un local bien ventilé ou sur le pont.

(d) A bord de tout navire transportant des liquides ou des gaz inflammables, des précautions spéciales seront prises si nécessaire contre l'incendie ou l'explosion.

(e) Les matières susceptibles de s'échauffer ou de s'enflammer spontanément ne devront être transportées que si toutes les précautions nécessaires ont été prises pour éviter qu'un incendie ne se déclare.

Règle 8

Explosifs transportés à bord des navires à passagers

(a) Seuls les explosifs désignés ci-après pourront être transportés à bord des navires à passagers :

(i) cartouches et fusées de sécurité;

(ii) petites quantités d'explosifs dont le poids net n'excède pas 9 kilogrammes (ou 20 livres anglaises) au total;

(iii) signaux de détresse pour navires ou aéronefs dont le poids total n'excède pas 1,016 kilogrammes (ou 2,240 livres anglaises);

(iv) artifices peu susceptibles d'exploser violemment (à l'exclusion des navires transportant des passagers de pont).

(b) Nonobstant les dispositions du paragraphe (a) de la présente Règle, des quantités plus grandes ou des types différents d'explosifs peuvent être transportés sur des navires à passagers à bord desquels sont appliquées des mesures de sécurité spéciales approuvées par l'Administration.

CHAPITRE VIII.—NAVIRES NUCLÉAIRES**Règle 1***Application*

Les Règles du présent Chapitre s'appliquent à tous les navires nucléaires à l'exception des navires de guerre.

Règle 2*Application des autres Chapitres*

Les Règles figurant dans les autres Chapitres de la présente Convention sont applicables aux navires nucléaires sous réserve des modifications qui y sont apportées par le présent Chapitre.

Règle 3*Exemptions*

Un navire nucléaire ne peut, en aucun cas, être exempté des prescriptions de l'une quelconque des Règles de la présente Convention.

Règle 4*Approbation de l'installation du réacteur*

La conception, la construction et les normes de contrôle en usine et de montage de l'installation du réacteur doivent être jugées satisfaisantes par l'Administration et approuvées par celle-ci. Elles doivent tenir compte des limites qu'impose aux visites l'existence d'un rayonnement.

Règle 5*Adaptation de l'installation du réacteur aux conditions du service à bord*

L'installation du réacteur doit être conçue en fonction des conditions particulières du service à bord d'un navire dans toutes les circonstances, normales ou exceptionnelles, de la navigation.

Règle 6*Protection contre le rayonnement*

L'Administration prendra les mesures nécessaires pour assurer l'absence de risques détachables provenant du rayonnement ou de toute autre cause d'origine nucléaire, à la mer comme au port, pour les personnes embarquées, les populations, les voies navigables, les aliments ou les eaux.

Règle 7*Dossier de sécurité*

(a) Il est établi un Dossier de sécurité afin de permettre l'évaluation de la sécurité de l'installation nucléaire et du navire et d'assurer l'absence de risques détachables provenant du rayonnement ou de toute autre cause d'origine nucléaire, à la mer comme au port, pour les personnes embarquées, les populations, les voies navigables, les aliments ou les eaux. Ce Dossier doit être soumis pour approbation à l'examen de l'Administration. Il doit être constamment tenu à jour.

(b) Le Dossier de sécurité est mis suffisamment à l'avance à la disposition des Gouvernements contractants des pays dans lesquels le navire nucléaire doit se rendre afin que ceux-ci puissent apprécier la sécurité du navire.

Règle 8*Guide de conduite*

Il est établi un guide de conduite complet et détaillé contenant, à l'intention du personnel, des renseignements et des directives pour l'aider, dans l'exercice de ses fonctions, à résoudre toutes les questions concernant la conduite de l'installation nucléaire et ayant une importance particulière en matière de sécurité. Ce guide de conduite doit être soumis pour approbation à l'examen de l'Administration. Il doit être constamment tenu à jour, un exemplaire en est conservé à bord du navire.

Règle 9*Visites*

Les visites des navires nucléaires doivent satisfaire aux prescriptions qui leur sont applicables de la Règle 7 du Chapitre I, ou des Règles 8, 9 et 10 du Chapitre I, sauf dans la mesure où ces visites sont limitées par l'existence de

radiations. En plus, les visites doivent satisfaire à toutes les prescriptions spéciales du Dossier de sécurité. Elles doivent, nonobstant les dispositions des Règles 8 et 10 du Chapitre I, être dans tous les cas effectuées au moins une fois par an.

Règle 10

Certificats

(a) Les dispositions du paragraphe (a) de la Règle 12 du Chapitre I et de la Règle 14 du Chapitre I ne s'appliquent pas aux navires nucléaires.

(b) Un certificat, dit Certificat de sécurité pour navire nucléaire à passagers, doit être délivré après inspection et visite à un navire nucléaire à passagers qui satisfait aux prescriptions des Chapitres II, III, IV et VIII, et à toutes autres prescriptions applicables des présentes Règles.

(c) Un certificat, dit Certificat de sécurité pour navire nucléaire de charge, doit être délivré après inspection et visite à un navire nucléaire de charge qui satisfait aux prescriptions en matière de visite pour navires de charge, explicites dans la Règle 10 du Chapitre I, ainsi qu'aux prescriptions des Chapitres II, III, IV et VIII et à toutes autres prescriptions applicables des présentes Règles.

(d) Les Certificats de sécurité pour navire nucléaire à passagers et les Certificats de sécurité pour navire nucléaire de charge doivent établir que : " ce navire, qui est un navire nucléaire, satisfait à toutes les prescriptions du Chapitre VIII de la Convention et est conforme au Dossier de sécurité approuvé pour le navire " .

(e) La validité des Certificats de sécurité pour navire nucléaire à passagers et des Certificats de sécurité pour navire nucléaire de charge ne doit pas excéder douze mois.

(f) Les Certificats de sécurité pour navire nucléaire à passagers et les Certificats de sécurité pour navire nucléaire de charge doivent être délivrés par l'Administration, ou par toute personne ou organisation dûment autorisée par elle. Dans tous les cas, l'Administration assume l'entière responsabilité du certificat.

Règle 11

Contrôle spécial

Outre les contrôles stipulés à la Règle 19 du Chapitre I, les navires nucléaires peuvent faire l'objet, avant l'entrée dans les ports des Gouvernements contractants ainsi qu'à l'intérieur de ces ports, d'un contrôle spécial

qui a pour but de vérifier que le navire possède un certificat valable de sécurité pour navire nucléaire et qu'il ne présente pas de risque déraisonnable provenant du rayonnement ou de toute autre cause d'origine nucléaire, à la mer comme au port, pour les personnes embarquées, les populations, les voies navigables, les aliments ou les eaux.

Règle 12

Accidents

Au cas où se produirait un accident quelconque de nature à créer un danger pour le milieu entourant le navire, le capitaine d'un navire nucléaire doit en informer immédiatement l'Administration. Le capitaine doit également aviser immédiatement les administrations compétentes de tout pays dans les eaux duquel le navire se trouve ou pénètre en état d'avarie.

APPENDICE

Modèle de Certificat de Sécurité pour Navires à Passagers

CERTIFICAT DE SÉCURITÉ POUR NAVIRE À PASSAGERS

(Cache: Officiel)

(Nationalité)

pour un voyage international
un court

Délivré en vertu des dispositions de la

CONVENTION INTERNATIONALE POUR LA SAUVEGARDE DE LA
VIE HUMAINE EN MER, 1960

Nom du Navire	Numéro ou Lettres Distinctifs du Navire	Port d'Immatri-culation	Tonnage Brut	(Essentiellement) conditions des voyages faisant l'objet de la Règle 27 (c) (vii) figurant au Chapitre III	Date à laquelle la quille a été posée (voir la Note ci-dessous)

Le Gouvernement

Je, soussigné

(Nom) certifie
(Nom)

1. Que le navire susvisé a été dûment visité conformément aux dispositions de la Convention Internationale précitée.

II. Qu'à la suite de cette visite, il a été constaté que le navire satisfait aux prescriptions des Règles annexées à la dite Convention en ce qui concerne:

- (1) la structure, les machines et chaudières principales et auxiliaires et autres réceptifs sous pression et les machines;
- (2) les dispositions et les détails relatifs au compartimentage étanche;
- (3) les lignes de charge de compartimentage suivantes:

Lignes de charge de compartimentage déterminées et marquées sur la muraille au milieu du navire (Règle 11 figurant au Chapitre II de la Convention)		Franc-bord	A utiliser quand les espaces affectés passagers comprennent les volants, les ponts, les pontons, soit par des manœuvres
C.1	..	..	..
C.2	..	..	..
C.3	..	..	..

III. Que les engins de sauvetage sont suffisants pour un nombre total maximum de personnes, à savoir:

embarcations de sauvetage (y compris embarcations de sauvetage à moteur) susceptibles de recevoir personnes, et embarcations de sauvetage à moteur munies d'une installation radio-télégraphique et d'un projecteur (compris dans le nombre total des embarcations de sauvetage ci-dessus mentionnées) et embarcations de sauvetage à moteur munies d'un projecteur seulement (également compris dans le nombre total des embarcations de sauvetage ci-dessus mentionnées) exigeant canots, brevets, radeaux de sauvetage placés sous des dispositifs de mise à l'eau d'un type approuvé, susceptibles de recevoir personnes; radeaux de sauvetage, non placés sous des dispositifs de mise à l'eau d'un type approuvé, susceptibles de recevoir personnes; engins flottants susceptibles de supporter personnes;

boutes de sauvetage; brassières de sauvetage.

IV. Que les embarcations et radeaux de sauvetage sont pourvus du matériel prévu par les dispositions des Règles.

V. Que le navire est muni d'un appareil lance-amorce et d'un appareil portatif de radio pour embarcations et radeaux de sauvetage répondant aux prescriptions des Règles.

VI. Que le navire répond aux prescriptions des Règles en ce qui concerne les installations radiotélégraphiques, à savoir: ---

Prescriptions de la Règle	Dispositions réalisées à bord
Heures d'équipe par opérateur	..
Nombre d'équipiers	..
Y a-t-il un appareil automatique?	..
Y a-t-il une installation principale?	..
Y a-t-il une installation de réserve?	..
L'émetteur principal et l'émetteur de réserve sont-ils électriquement séparés ou sont-ils conjugués?	..
Y a-t-il un radiogoniomètre?	..
Nombre de passages pour lequel ce certificat a été délivré	..

VII. Que les installations radiotélégraphiques pour embarcations de sauvetage à moteurs et/ou, le cas échéant, l'appareil portatif de radio pour embarcations et radeaux de sauvetage, fonctionnant conformément aux dispositions des Règles.

VIII. Que le navire satisfait aux prescriptions des dites Règles en ce qui concerne les dispositifs de détection et d'extinction de l'incendie, et qu'il est pourvu de feux et de marques de navigation et d'une échelle de pilote, ainsi que des moyens d'émettre des signaux de détresse, conformément aux dispositions des Règles et à celles des Règles internationales pour prévenir les abordages en mer.

IX. Que le navire répond à toutes les autres prescriptions des Règles dans la mesure où elles lui sont applicables.

Ce certificat est délivré au nom du Gouvernement Il est valable jusqu'au

19

Délivré à le
(Placer ici le cachet ou la signature de l'autorité chargée de la délivrance de ce certificat.)

(Cachet)

Si ce document est signé, le paragraphe suivant est ajouté:
Le soussigné déclare qu'il est dûment autorisé par le dit Gouvernement à délivrer le présent certificat.

(Signature)

Note.—Il suffit d'indiquer l'année où la quille a été posée, sauf pour l'année 1932 et pour l'année d'entrée en vigueur de la Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer, 1960, auxquels cas il faut inscrire la date exacte.

Dans le cas d'un navire transformé aux termes de la Règle 1 (b) (i) du Chapitre II de la Convention indiquer la date à laquelle les travaux de transformation ont été terminés.

Modèle de Certificat de Sécurité de construction pour navires de charge

CERTIFICAT DE SÉCURITÉ DE CONSTRUCTION POUR
NAVIRE DE CHARGE

(Cachet Officiel)

(Nationalité)

Délivré en vertu des dispositions de la
CONVENTION INTERNATIONALE POUR LA SAUVEGARDE DE LA
VIE HUMAINE EN MER, 1960

Nom du Navire	Numéro ou Lettres Distinctifs du Navire	Port d'immatriculation	Tonnage Brut	Date à laquelle la quille a été posée (Voir la Note ci-dessous)

Le Gouvernement

Je, soussigné

(Nom) certifie
(Nom)

Que le navire susvisé a été dûment visité, conformément aux dispositions de la Règle 10 du Chapitre I de la Convention mentionnée ci-dessus, et qu'à la suite de cette visite il a été constaté que l'état de la coque, des machines et de l'armement tels qu'ils sont définis dans la Règle suscitée est satisfaisant sous tous les rapports et que le navire est conforme aux prescriptions applicables du Chapitre II (autres que celles qui se rapportent aux appareils extincteurs d'incendie et aux plans de lutte contre l'incendie).

Ce certificat est délivré au nom du Gouvernement
Il est valable jusqu'au

Délivré à , le 19

(Placer ici le cachet ou la signature de l'autorité chargée de délivrer ce certificat.)

(Cachet)

Si ce document est signé le paragraphe suivant est ajouté:

Le soussigné déclare qu'il est dûment autorisé par le dit Gouvernement à délivrer ce certificat.

(Signature)

NOTE.—Il suffit d'indiquer l'année où la quille a été posée, sans pour l'année 1952 et pour l'année d'entrée en vigueur de la Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer, 1960, auxquels cas il faut inscrire la date exacte.

*Modèle de Certificat de sécurité du matériel d'armement pour
navires de Charge*

**CERTIFICAT DE SÉCURITÉ DU MATÉRIEL D'ARMEMENT
POUR NAVIRE DE CHARGE**

(Cachet Officiel) (Nationalité)

Délivré en vertu des dispositions de la

CONVENTION INTERNATIONALE POUR LA SAUVEGARDE DE LA
VIE HUMAINE EN MER, 1960

Nom du Navire	Numéro ou Lettres Distinctifs du Navire	Port d'immatriculation	Tonnage Brut	Date à laquelle la quille a été posée (voir la Note ci-dessous)

Le Gouvernement (Nom) certifie
Je, soussigné (Nom) certifie

I. Que le navire susvisé a été dûment visité conformément aux dispositions de la Convention précitée.

II. Qu'à la suite de cette visite, il a été constaté que les engins de sauvetage sont suffisants pour un nombre total maximum de personnes, à savoir:

- embarcations de sauvetage à bâbord susceptibles de recevoir personnes;
- embarcations de sauvetage à tribord susceptibles de recevoir personnes;
- embarcations de sauvetage à moteur (compris dans le nombre total des embarcations ci-dessus mentionnées) comprenant embarcations de sauvetage à moteur munies d'une installation radiotélégraphique et d'un projecteur et embarcations de sauvetage à moteur munies d'un projecteur seulement;
- radeaux de sauvetage placés sous des dispositifs de mise à l'eau d'un type approuvé susceptibles de recevoir personnes;
- radeaux de sauvetage non placés sous des dispositifs de mise à

l'eau d'un type approuvé, susceptibles de recevoir.....
personnes;

bouteilles de sauvetage;
brassières de sauvetage.

Notre—Il suffit d'indiquer l'année où la quille a été posée, sauf pour l'année 1952 et l'année d'entrée en vigueur de la Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer, 1960, auxquels cas il faut indiquer la date réelle.

III. Que les embarcations et les radeaux de sauvetage sont pourvus du matériel prévu par les dispositions des Règles annexées à la Convention.

IV. Que le navire est pourvu d'un appareil lance-amarré et d'un équipement radiotélégraphique portatif pour embarcations et radeaux de sauvetage répondant aux prescriptions des Règles.

V. Qu'à la suite de la visite, il a été constaté que le navire satisfait aux prescriptions des Règles en ce qui concerne les dispositifs d'extinction de l'incendie et les plans de lutte contre l'incendie, et qu'il est pourvu de feux et de marques de navigation, d'une échelle de pilote ainsi que des moyens d'émettre des signaux sonores et des signaux de détresse, conformément aux dispositions des Règles et à celles des Règles internationales pour prévenir les abordages en mer.

VI. Que le navire répond à toutes les autres prescriptions des Règles, dans la mesure où elles lui sont applicables.

Ce certificat est délivré au nom du Gouvernement
Il est valable jusqu'au

Délivré à , le 19

(Placer ici le cachet ou la signature de l'autorité chargée de la délivrance de ce certificat.)

(Cachet)

Si ce document est signé, le paragraphe suivant est ajouté:

Le soussigné déclare qu'il est dûment autorisé par ledit Gouvernement à délivrer le présent certificat.

(Signature)

Modèle de Certificat de Sécurité Radiotéléphonique pour navires de charge

CERTIFICAT DE SECURITE RADIOLEPHONIQUE POUR NAVIRE DE CHARGE

(Cachet Officiel)

(Nationalité)

Délivré en vertu des dispositions de la

CONVENTION INTERNATIONALE POUR LA SAUVEGARDE DE LA
VIE HUMAINE EN MER, 1960

Nom du Navire	Numéro ou Lettres Distinctes du Navire	Port d'immatriculation	Tonnage Brut	Date à laquelle la quille a été posée (voir la Note ci-dessous)

Le Gouvernement

Je, soussigné

(Nom) certifie
(Nom)

I. Que le navire susvisé satisfait aux dispositions des Règles annexées à la Convention internationale précitée en ce qui concerne la radiotéléphonie:

	Prescriptions des Règles	Dispositions réalisées à bord
Heures d'écoute		
Nombre d'opérateurs		

II. Que, le cas échéant, l'équipement de radio portatif pour embarcations et radeaux de sauvetage satisfait aux dispositions des dites Règles.

Ce certificat est délivré au nom du Gouvernement

Il est valable jusqu'au

Délivré à , le 19

(Placer ici le cachet ou la signature de l'autorité chargée de délivrer ce certificat.)

(Cachet)

Si ce document est signé, le paragraphe suivant est ajouté:

Le soussigné déclare qu'il est dûment autorisé par le dit Gouvernement à délivrer ce certificat.

(Signature)

NOTE.—Il suffit d'indiquer l'année où la quille a été posée, sans pour l'année 1932 et l'année d'entrée en vigueur de la Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer, 1960, auxquels cas il faut indiquer la date réelle.

Modèle de Certificat de Sécurité Radiotélégraphique pour navires de charge

CERTIFICAT DE SÉCURITÉ RADIOTÉLÉGRAPHIQUE
POUR NAVIRE DE CHARGE

(Cachet Officiel)

(Nationalité)

Délivré en vertu des dispositions de la

CONVENTION INTERNATIONALE POUR LA SAUVEGARDE DE LA

VIE HUMAINE EN MER, 1960

Nom du Navire	Numéro ou Lettres Distinctes du Navire	Port d'Immatri-culation	Tonnage Brut	Date à laquelle la quille a été posée (voir la NOTE ci-dessous)
---------------	---	----------------------------	-----------------	--

Le Gouvernement

Je, soussigné

(Nom) certifie
(Nom)

I. Que le navire susvisé satisfait aux dispositions des Règles annexes à la Convention précitée en ce qui concerne la radiotélégraphie:

	Prescriptions des Règles		Dispositions réalisées à bord
Nombre d'opérateurs ...	...	...	...
Y a-t-il un opérateur de réserve? ...	...	...	...
Y a-t-il une installation principale? ...	...	...	...
Y a-t-il une installation de réserve? ...	...	...	...
L'émetteur principal et l'émetteur de réserve sont-ils électriquement séparés ou sont-ils couplés? ...	...	...	...
Y a-t-il un radiogoniomètre? ...	...	...	...

II. Que les installations radiotélégraphiques pour embarcations de sauvetage à moteur et/ou le cas échéant l'appareil de radio portatif pour embarcations et radeaux de sauvetage fonctionnent conformément aux dispositions des présentes Règles.

Ce certificat est délivré au nom du Gouvernement

Il est valable jusqu'au

Délivré à , le 19

(Placer ici le cachet ou la signature de l'autorité chargée de délivrer ce certificat.)

(Cachet)

Si le document est signé, le paragraphe suivant est ajouté:

Le soussigné déclare qu'il est dûment autorisé par le dit Gouvernement à délivrer ce certificat.

(Signature)

NOTE:—Il suffit d'indiquer l'année où la quille a été posée, sauf pour l'année 1952 et pour l'année d'entrée en vigueur de la Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer, 1960, auxquels cas il faut inscrire la date exacte.

Modèle de Certificat d'Exemption
CERTIFICAT D'EXEMPTION

(Nationalité)

(Cachet Officiel)

Délivré en vertu des dispositions de la

CONVENTION INTERNATIONALE POUR LA SAUVEGARDE DE LA
VIE HUMAINE EN MER, 1960

Nom du Navire	Numéro ou Lettres distinctifs du Navire	Port d'immatriculation	Tonnage Brut

Le Gouvernement

Je, soussigné

(Nom) certifie
(Nom)

Que le navire susvisé est exempté, en vertu de la Règle

Chapitre

des Règles annexées à la Convention précitée, de

l'application des prescriptions de l'

de la Convention pour les voyages de

à

* Indiquer ici les conditions, s'il en existe, sous lesquelles le certificat d'exemption est accordé.

Ce certificat est délivré au nom du Gouvernement
Il est valable jusqu'au

Délivré à le 19

(Placer ici le cachet ou la signature de l'autorité chargée de délivrer ce certificat.)

(Cachet)

Si le document est signé, le paragraphe suivant est ajouté:

Le soussigné déclare qu'il est dûment autorisé par le dit Gouvernement à délivrer ce certificat.

(Signature)

† Indiquer ici les références aux Chapitres, Règles et paragraphes.

Modèle de Certificat de Sécurité pour navires nucléaires
(Navires à passagers)CERTIFICAT DE SÉCURITÉ POUR NAVIRE NUCLÉAIRE
(NAVIRE À PASSAGERS)

(Cachet Officiel)

(Nationalité)

Délivré en vertu des dispositions de la

CONVENTION INTERNATIONALE POUR LA SAUVEGARDE DE LA
VIE HUMAINE EN MER, 1960

Nom du Navire	Numéro ou Lettres Distinctifs du Navire	Port d'Immatri-culation	Tonnage Brut	(Éventuellement) conditions des voyages faisant l'objet de la Règle 27 (c) (vii) du Chapitre III	Date à laquelle la quille a été posée (voir Note ci-dessous)

Le Gouvernement

Je, soussigné

(Nom) certifie (Nom)

I. Que le navire susvisé a été dûment visité conformément aux dispositions de la Convention précitée.

II. Que ce navire, qui est un navire nucléaire, satisfait à toutes les prescriptions du Chapitre VIII de la Convention et est conforme au Dossier de sécurité approuvé pour le navire.

III. Qu'à la suite de la visite, il a été constaté que le navire satisfait aux prescriptions des Règles annexées à la dite Convention en ce qui concerne:
(1) la structure, les chaudières principales et auxiliaires et autres réceptifs à pression et les machines;

(2) les dispositions et les détails relatifs au compartimentage étanche;

(3) les lignes de charge de compartimentage suivantes:

Lignes de charge de compartimentage déterminées et marquées sur la quille du navire conformément au Règlement (Règle 11 figurant au Chapitre II)

Franc-bord

A utiliser quand les espaces affectés aux volumes suivants peuvent être occupés soit par des passagers, soit par des marchandises

C.1	...	...
C.2	...	...
C.3	...	...

IV. Que les engins de sauvetage sont suffisants pour un nombre total maximum de personnes, à savoir:

embarcations de sauvetage (y compris embarcations de sauvetage à moteur) susceptibles de recevoir personnes, et embarcations de sauvetage à moteur munies d'une installation radio-télégraphique et d'un projecteur (compris dans le nombre total des embarcations de sauvetage ci-dessus mentionnées) et embarcations de sauvetage à moteur munies d'un projecteur seulement (égaleme nt compris dans le nombre total des embarcations de sauvetage ci-dessus mentionnées) exigeant canotiers brevétés;

radeaux de sauvetage placés sous des dispositifs de mise à l'eau d'un type approuvé, susceptibles de recevoir personnes;

radeaux de sauvetage, non placés sous des dispositifs de mise à l'eau d'un type approuvé, susceptibles de recevoir personnes;

engins flottants susceptibles de supporter personnes;

boutés de sauvetage;

brassières de sauvetage.

V. Que les embarcations et radeaux de sauvetage sont pourvus du matériel prévu par les dispositions des Règles.

VI. Que le navire est muni d'un appareil lance-amorce et d'un appareil portatif de radio pour embarcations et radeaux de sauvetage répondant aux prescriptions des Règles.

VII. Que le navire répond aux prescriptions des Règles en ce qui concerne les installations radiotélégraphiques, à savoir:

	Prescriptions des Règles	Dispositions réalisées à bord
Heures d'écoute par opérateur	...	...
Nombre d'opérateurs	...	...
Y a-t-il un appareil d'alarme?	...	...
Y a-t-il une installation principale?	...	...
Y a-t-il une installation de réserve?	...	...

L'émetteur principal et l'émetteur de réserve sont-ils électriquement séparés ou sont-ils combinés? ...

Y a-t-il un radiogoniomètre? ...

Nombre de passagers pour lequel ce certificat a été délivré ...

VIII. Que les installations radiotélégraphiques pour les embarcations de sauvetage à moteur et/ou, le cas échéant, l'appareil portatif de radio pour embarcations et radeaux de sauvetage fonctionnent conformément aux dispositions des Règles.

IX. Qu'à la suite de la visite il a été constaté que le navire satisfait aux prescriptions de ladite Convention en ce qui concerne les dispositifs de extinction d'une échelle de pilote et de moyens d'émission des signaux sonores et des signaux de détresse conformément aux dispositions des Règles et à celles des Règles internationales pour prévenir les abordages en mer.

X. Que le navire répond à toutes les autres prescriptions des Règles, dans la mesure où elles lui sont applicables.

Ce certificat est délivré au nom du Gouvernement
Il est valable jusqu'au

Délivré à le 19

(Placer ici le cachet ou la signature de l'autorité chargée de délivrer ce certificat.)

Si le document est signé, le paragraphe suivant est ajouté: (Cachet)

Le soussigné déclare qu'il est dûment autorisé par le dit Gouvernement à délivrer ce certificat. (Signature)

NOTE.—Il suffit d'indiquer l'année où la quille a été posée sans, pour l'année d'entrée en vigueur de la Convention, indiquer la date exacte.

Dans le cas d'un navire transformé aux termes de la Règle 1 (b) (i) du Chapitre II, indiquer la date à laquelle les travaux de transformation ont été commencés.

Modèle de certificat de sécurité pour navires nucléaires
(navires de charge)

CERTIFICAT DE SÉCURITÉ POUR NAVIRE NUCLÉAIRE
(NAVIRE DE CHARGE)

(Cachet Officiel)

(Nationalité)

Délivré en vertu des dispositions de la

CONVENTION INTERNATIONALE POUR LA SAUVGARDE DE LA
VIE HUMAINE EN MER, 1960

Nom du Navire	Numero ou Lettres Distinctifs du Navire	Port d'Immatriculation	Tonnage Brut	Date à laquelle la quille a été posée (Voir la NOTE ci-dessous)

Le Gouvernement

Je, sousigné

(Nom) certifie

I. Que le navire susvisé a été dûment visité conformément aux dispositions de la Convention précitée.

II. Que ce navire, qui est un navire nucléaire, satisfait à toutes les prescriptions du Chapitre VIII de la Convention, et est conforme au Dossier de sécurité approuvé pour le navire.

III. Qu'à la suite de la visite, il a été constaté que le navire satisfait aux prescriptions énoncées à la Règle 10 du Chapitre I de la Convention en ce qui concerne la coque, les machines et l'armement et est conforme aux prescriptions applicables du Chapitre II.

IV. Que les engins de sauvetage sont suffisants pour un nombre total maximum de personnes, à savoir:

embarcations de sauvetage à bord susceptibles de recevoir personnes; embarcations de sauvetage à tribord susceptibles de recevoir personnes; embarcations de sauvetage à moteur (compris dans le nombre total des embarcations de sauvetage ci-dessus mentionnées) comprenant embarcations de sauvetage à moteur munies d'une installation radiotélégraphique et d'un projecteur et embarcations de sauvetage à moteur munies d'un projecteur seulement; radeaux de sauvetage placés sous des dispositifs de mise à l'eau d'un type approuvé, susceptibles de recevoir.

personnes;
radeaux de sauvetage, non placés sous des dispositifs de mise à l'eau d'un type approuvé, susceptibles de recevoir personnes;
boutees de sauvetage;
brassières de sauvetage.

V. Que les embarcations et radeaux de sauvetage sont pourvus du matériel prévu par les dispositions des Règles annexées à la Convention.

VI. Que le navire est muni d'un appareil lance-ancre et d'un appareil portatif de radio pour embarcations et radeaux de sauvetage, répondant aux prescriptions des Règles.

VII. Que le navire répond aux prescriptions des Règles en ce qui concerne les installations radiotélégraphiques, à savoir:

	Prescription des Règles	Dispositions réalisées à bord
Heures d'équipe par opérateur	...	...
Nombre d'opérateurs	...	...
Y a-t-il un appareil auto-alarme?	...	...
Y a-t-il une installation principale?	...	...
Y a-t-il une installation de réserve?	...	...
L'émetteur principal et l'émetteur de réserve sont-ils électriquement séparés ou sont-ils conjugués?	...	...
Y a-t-il un radiogoniomètre?	...	...

VIII. Que les installations radiotélégraphiques pour les embarcations de sauvetage à moteur et/ou, le cas échéant, l'appareil portatif de radio pour embarcations et radeaux de sauvetage fonctionnent conformément aux dispositions des Règles.

IX. Qu'à la suite de la visite il a été constaté que le navire satisfait aux prescriptions de ladite Convention en ce qui concerne les dispositifs d'extinction de l'incendie et qu'il est pourvu de feux et de marques de navigation, d'une échelle de pilote et de moyens d'émettre des signaux sonores et des signaux de détresse conformément aux dispositions des Règles et à celles des Règles internationales pour prévenir les abordages en mer.

X. Que le navire répond à toutes les autres prescriptions des Règles dans la mesure où elles lui sont applicables.

Ce certificat est délivré au nom du Gouvernement

Il est valable jusqu'au

, le

19

(Placer ici le cachet ou la signature de l'autorité chargée de la délivrance de ce certificat.)

(Cachet)

Si ce document est signé, le paragraphe suivant est ajouté:

Le soussigné déclare qu'il est dûment autorisé par le dit Gouvernement à délivrer le présent certificat.

(Signature)

Nota.—Il suffit d'indiquer l'année où la quille a été posée, sauf pour l'emplacement d'entrée en vigueur de la Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer 1960, auxquels cas il faut indiquer la date exacte.

(参考)

この条約は、千九百四十八年の海上における人命の安全のための国際条約を改正し、これに替えるために作成されたもので、海上における人命の安全を、政府間の合意により画一的な原則及び規則を設けることによつて増進させることを目的としたものである。