

Règle 10

Détermination, Marquage et Inscription des Lignes de Charge de Compartimentage

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

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

(c) Le franc-bord correspondant à chacune de ces lignes de charge doit être mesuré au même emplacement et à partir de la même ligne de pont que les francs-bords déterminés conformément à la Convention Internationale sur les Lignes de Charge 1930.

(d) Le franc-bord relatif à chaque ligne de charge de compartimentage approuvée et aux conditions d'exploitation correspondantes, doit être clairement indiqué dans le Certificat de Sécurité.

(e) Dans aucun cas, une marque de ligne de charge de compartimentage ne peut être placée au-dessus de la ligne de charge maximum en eau salée correspondant soit à l'échantillonnage du navire, soit à la Convention Internationale sur les Lignes de Charge 1930.

(f) Quelles que soient les positions des marques de lignes de charge de compartimentage, un navire ne doit jamais être chargé de façon à immerger la ligne de charge correspondant à la saison et à la région du globe, tracée conformément à la Convention Internationale sur les Lignes de Charge 1930.

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

Règle 11

Construction et Epreuves initiales des Cloisons étanches

(a) Les cloisons étanches de compartimentage, qu'elles soient transversales ou longitudinales, doivent être construites de manière à pouvoir supporter, avec une marge de résistance convenable, la pression due à une colonne d'eau s'élevant jusqu'à la ligne de surimmersion par le travers de chacune d'elles. La construction de ces cloisons doit donner satisfaction à l'Administration.

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

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

(c) L'essai par remplissage des compartiments principaux n'est pas obligatoire. Un examen complet des cloisons doit être fait par un inspecteur agréé; cet examen doit être complété, dans tous les cas, par un essai à la lance.

(d) Le coqueron avant, les doubles-fonds (y compris les quilles tubulaires) et les doubles-coques, doivent être soumis à une épreuve sous une hauteur d'eau limitée à la ligne de surimmersion.