

Art. 12. En examinant les parties internes d'un vapeur à passagers, l'inspecteur devra, s'il le juge nécessaire, faire enlever certaines parties du plafond, afin de pouvoir s'assurer de l'état de la coque, de la charpente, des planchers, etc., particulièrement dans les chambres de la machine et de la chaudière; et aussi les soutes au charbon à l'état vide.

Art. 13. La date de la dernière inspection sera inscrite dans le livre d'inspection du bureau, accompagnée des détails sur l'état de la coque dans le temps, avec dessins approximatifs de la section du milieu, indiquant la forme, la construction et les dimensions du navire, et de ses parties assez détaillées pour donner une idée de sa coupe et de sa force. Toute question de doute quant à la force du navire pour la route qu'il doit suivre devrait être soumise au président.

Art. 14. La hauteur des surbaux autour des ouvertures dans le pont supérieur et les moyens pris pour protéger et fermer sûrement les abat-jour, ouvertures, etc., sont des choses importantes que l'inspecteur doit noter dans les vapeurs exposés aux grosses vagues. Toutes les passerelles et ouvertures sur ou au-dessous du tillac devraient être munies de couvercles de façon à ce qu'elles puissent être promptement et efficacement fermées. Les écuelles devraient être munies d'appareils pour les fermer solidement. Des panneaux de grille et d'écuelles doivent être gardés et assujétis à un endroit convenable et d'un accès facile, et près des ouvertures auxquelles ils sont destinés.

Art. 15. Tous les canots doivent être suspendus à des daviers et tenus prêts à servir à un moment donné. Les inspecteurs devront veiller à ce que tous les canots soient munis d'un assortiment complet de rames; que chaque canot ait deux tampons pour chaque trou, attachés avec des aiguillettes ou chaînes, et un assortiment et demi de tolets attachés au canot par de bonnes aiguillettes; une écope, un gouvernail et une corde ou des cordes de timon; une amarre de bonne longueur, et une gaffe. Le gouvernail et l'amarre seront attachés aux canots par d'assez longues aiguillettes, et prêts pour le service. On devra prendre des moyens pour détacher instantanément les canots des dernières poulies du davier. On ne tolérera pas de crochet ordinaire dans la dernière poulie passé dans un œillet fixe dans le canot.

Art. 16. Les inspecteurs devront veiller à ce que les daviers du bateau soient assez forts et assez espacés pour pouvoir lancer le canot sans travail inutile; que les cales du canot puissent être enlevées facilement, et que le canot ne frappe pas le flanc du navire en descendant lorsque le navire n'a pas de bande, et que tous les agrès, daviers, palans, poulies, boulons à œillet et anneaux, etc., soient d'une force suffisante pour pouvoir descendre le canot avec son équipement et son équipage au complet. Les palans des daviers devront être assez longs pour descendre les canots à l'eau lorsque le navire est léger. Des amarres de sauvetage seront assujéties aux daviers, d'une longueur suffisante pour atteindre l'eau lorsque le navire est léger, et il faudra allouer pour l'extrême roulis du navire.

Art. 17. Les inspecteurs refuseront un certificat chaque fois que ces instructions ne seront pas suivies, mais les propriétaires de bateaux auront le choix de fournir les moyens qui leur plairont pour lancer les chaloupes à l'eau pourvu qu'ils se conforment à l'intention de l'acte. Toute méthode inusitée ou douteuse de mettre les chaloupes à l'eau devra être soumise au bureau d'inspection des bateaux à vapeur, pour considération et approbation avant d'être adoptée. Tous les canots devraient être mis à l'eau lors de chaque inspection.

Art. 18. Des bouées de sauvetage munies d'amarres seront fixées au moyen d'un taquet ou autre méthode semblable, de façon à ce