

(8) Lorsqu'on proposera de construire des ponts étanches, des double-coques ou des cloisons longitudinales étanches ou non, l'Administration s'assurera que la sécurité du navire n'est diminuée sous aucun rapport, en tenant spécialement compte de la bande qui peut se produire en cas d'invasion de ces parties de la coque.

#### RÈGLE VI

*Cloisons d'extrémité, Cloisons limitant la Tranche des Machines, Tunnels des Lignes d'arbres, &c.*

(1) Tout navire doit être pourvu d'une cloison de coqueron avant ou d'abordage qui doit être étanche jusqu'au pont de cloisonnement. Cette cloison doit être placée à une distance de la perpendiculaire avant égale au moins à 5 pour cent de la longueur du navire et au plus à 3m. 05 (10 pieds) plus 5 pour cent de la longueur du navire.

S'il existe à l'avant une longue superstructure, une cloison étanche aux intempéries doit être établie au-dessus de la cloison d'abordage entre le pont de cloisonnement et le pont situé immédiatement au-dessus. Le prolongement de la cloison d'abordage peut ne pas être placé directement au-dessus de celle-ci, pourvu que ce prolongement soit à une distance de la perpendiculaire avant au moins égale à 5 pour cent de la longueur du navire et que la partie du pont de cloisonnement qui forme baïonnette soit effectivement étanche aux embruns.

(2) Il y aura également une cloison de coqueron arrière et des cloisons séparant la tranche des machines, telle qu'elle est définie par la Règle I (8), des espaces à passagers et marchandises situés à l'avant et à l'arrière; ces cloisons doivent être étanches jusqu'au pont de cloisonnement. Toutefois, la cloison du coqueron arrière peut être arrêtée au-dessous de ce pont, pourvu que le degré de sécurité du navire en ce qui concerne le compartimentage ne soit pas diminué de ce fait.

(3) Dans tous les cas, les tubes de sortie d'arbres arrière doivent être enfermés dans des espaces étanches. Le presse-étoupe arrière doit être placé à l'intérieur d'un tunnel étanche ou dans un autre espace d'un volume assez réduit pour qu'il puisse être rempli par une fuite du presse-étoupe sans que la ligne de surimmersion soit immergée.

#### RÈGLE VII

*Détermination, Marquage et Inscription des Lignes de charge de Compartimentage*

(1) Les lignes de charge de compartimentage déterminées et tracées conformément aux prescriptions de l'Article 5 de la Convention 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, &c., celles qui se rapportent aux autres cas d'utilisation de navire.

(2) Le franc-bord correspondant à chacune de ces lignes de charge, inscrit au Certificat de Sécurité doit être mesuré au même emplacement et à partir de la même ligne de pont que les francs-bords déterminés conformément aux Règles nationales de franc-bord reconnues.

(3) 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 déterminée par la solidité du navire et ou par les tables nationales de franc-bord reconnues.

(4) Quelle que soit la position 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 aux Règles nationales de franc-bord reconnues.