

Note: Cette traduction a été établie par le Greffe à des fins internes et n'a aucun caractère officiel

COUR INTERNATIONALE DE JUSTICE

**AFFAIRE RELATIVE À LA SOUVERAINETÉ SUR PEDRA BRANCA/PULAU BATU
PUTEH, MIDDLE ROCKS ET SOUTH LEDGE**

MALAISIE/SINGAPOUR

CONTRE-MÉMOIRE DE LA MALAISIE

VOLUME 2

Rapports et déclarations écrites sous serment

25 JANVIER 2005

[Traduction du Greffe]

TABLE DES MATIÈRES

Annexe CMM 1	Conduite relevant des responsabilités administratives normales d'un exploitant de phare et prétentions de Singapour sur le phare Horsburgh et sur Pulau Batu Puteh	1
Annexe CMM 2	Histoire et fonctionnement du Middle East Navigation Aids Service («MENAS») et questions connexes, rapport établi par le capitaine de frégate Peter John Christmas, retraité de la marine royale	67
Annexe CMM 3	Note sur les phares et leurs fonctions, rédigée par le contre-amiral (retraité) Jean-Charles Leclair	68
Annexe CMM 4	Déclaration sous serment du contre-amiral (retraité) Dato' Karalasingam Thanabalasingam.....	68
Annexe CMM 5	Déclaration sous serment d'Idris Bin Yusof	68
Annexe CMM 6	Déclaration sous serment de Saban Bin Ahmad.....	69

ANNEXE CMM 1

CONDUITE RELEVANT DES RESPONSABILITÉS ADMINISTRATIVES NORMALES D'UN EXPLOITANT DE PHARE ET PRÉTENTIONS DE SINGAPOUR SUR LE PHARE HORSBURGH ET SUR PULAU BATU PUTEH

Rapport du capitaine Duncan Glass et de M. David Brewer

I. Introduction

1. Le présent rapport a été rédigé par les soussignés, le capitaine Duncan Glass et M. David Brewer, en réponse à une demande du Gouvernement de la Malaisie visant une évaluation, par des personnes expérimentées dans l'exploitation et la gestion de phares, des divers éléments de conduite avancés par Singapour à l'appui de sa revendication de souveraineté sur Pulau Batu Puteh. Les auteurs sont respectivement le directeur des besoins en matière de navigation [*Navigational Requirements*] et l'ancien directeur de l'administration de la compagnie Trinity House à Londres. Des détails supplémentaires sur notre carrière et notre expérience figurent ci-dessous et dans les CV résumés insérés dans les annexes 1 et 2 au présent rapport. Nous croyons savoir que le présent rapport sera joint au contre-mémoire que la Malaisie compte présenter à la Cour internationale de Justice dans le cadre d'une procédure pendante relative à la souveraineté sur Pulau Batu Puteh, Middle Rocks et South Ledge. Nous avons rédigé le présent rapport à titre personnel, de sorte que ce document ne saurait engager la responsabilité de Trinity House ou de toute autre organisation ou organisme.

2. Dans le cadre de la préparation du présent rapport, nous avons examiné les mémoires des Gouvernements de la Malaisie et de Singapour, ainsi que leurs annexes pertinentes, tels que ces documents ont été soumis à la Cour internationale de Justice. Notre attention s'est notamment portée sur le chapitre VI du mémoire de Singapour et sur la conduite qu'il décrit.

3. Après avoir présenté Trinity House dans ses grandes lignes et décrit son travail ainsi que le contexte international plus large de ses activités, nous évoquons en termes généraux un certain nombre d'éléments pertinents — relatifs à la construction, l'exploitation et la gestion des phares — concernant l'évaluation de la conduite spécifique invoquée par Singapour. Nous commentons ensuite directement chaque élément de conduite mentionné par Singapour. Comme le révèlent l'examen et la discussion qui suivent, nous pensons que la plus grande partie des pratiques mentionnées par Singapour relève d'une conduite faisant partie des responsabilités administratives normales d'un exploitant de phare. Nous avons procédé à cette évaluation sous la perspective de professionnels spécialisés dans l'aide à la navigation et la gestion des phares. Nous nous sommes soigneusement abstenus de formuler le moindre commentaire sur tel ou tel autre aspect du différend entre la Malaisie et Singapour ou sur une question juridique quelconque.

4. Nos qualifications et notre expérience peuvent se résumer comme suit :

a) Capitaine Duncan Glass. Je suis directeur des besoins en matière de navigation à Trinity House. Ce poste inclut des aspects clés du travail mené par cet organisme pour assumer ses responsabilités statutaires en matière de fourniture, d'exploitation et d'entretien d'aides à la navigation autour des côtes d'Angleterre, du Pays de Galles, des îles Anglo-Normandes et de Gibraltar. A ce titre, je préside le Comité des examinateurs de Trinity House [Trinity House Examiners' Committee] qui prescrit le niveau des aides visuelles, radar, radio et électroniques à

la navigation. Je préside aussi la Commission d'exploitation des services de signalisation maritime de l'Association Internationale de Signalisation Maritime (AISM) et je suis également membre de la Commission de radionavigation de cette organisation. Pour plus de détails sur ma carrière et mon expérience, prière de se reporter au *curriculum vitae* figurant à l'annexe 1.

- b) M. David Brewer. J'ai quitté mon poste de directeur de l'administration de Trinity House en juillet 2004, après avoir passé vingt-sept ans dans cette maison. Le directeur de l'administration est chargé de tous les aspects du travail de la compagnie touchant à la gestion du parc immobilier, des ressources humaines, des affaires juridiques et publiques, des risques et de la communication. A ce titre, j'ai conseillé plusieurs ministères et organismes du Gouvernement britannique, ainsi que les trois autorités générales de signalisation maritime chargées de fournir et d'entretenir les aides à la navigation dans les eaux du Royaume-Uni et de la République d'Irlande (Trinity House, Northern Lighthouse Board et Commissioners of Irish Lights), concernant divers sujets ayant un rapport avec la signalisation maritime. J'ai aussi participé ou dirigé divers travaux s'inscrivant dans la participation de la compagnie à l'activité d'autres organismes nationaux et internationaux, y compris l'AISM. Pour plus de détails sur ma carrière et mon expérience, prière de se reporter au *curriculum vitae* figurant à l'annexe 1.

II. Trinity House

5. La compagnie Trinity House a été créée par une charte royale d'Henri VIII en 1514. Tout au long de son histoire riche et glorieuse, elle a eu pour objectif essentiel la sécurité de la navigation et le bien-être des marins. Aujourd'hui, Trinity House assume trois fonctions :

- En vertu de la partie VIII du Merchant Shipping Act 1995 (loi de 1995 sur la marine marchande remplaçant celles de 1894 et 1854), elle est l'autorité générale de signalisation maritime pour l'Angleterre, le Pays de Galles, les îles Anglo-Normandes et Gibraltar et, à ce titre, fournit des aides à la navigation générale. Ces aides incluent 72 phares, 11 grosses aides flottantes, plus de 400 bouées, 48 balises radar et 7 stations de positionnement global différentiel (DGPS). Elle est aussi responsable du marquage et de la dispersion des épaves dans les eaux côtières, en vertu de la partie IX de la loi de 1995.
- En vertu du UK Charities Act [loi du Royaume-Uni sur les organismes caritatifs], Trinity House est un organisme caritatif chargé de la sécurité, du bien-être et de la formation des marins, ainsi que de l'aide sociale aux membres de cette profession en butte à des difficultés financières.
- Trinity House est aussi une autorité légalement compétente — en vertu des règlements d'application du Pilotage Act 1987 [loi de 1987 sur le pilotage] — en matière de pilotage en haute mer.

6. Trinity House est responsable du marquage de plusieurs routes maritimes parmi les plus fréquentées au monde — comme le dispositif de séparation du trafic dans le détroit de Douvres — et fournit des services contractuels — comme l'entretien d'aides à la navigation pour le compte de tiers, la réalisation de relevés hydrographiques et l'entretien de bouées de collecte de données — en vertu de pouvoirs qui lui sont conférés par le Merchant Shipping 1995 Act en vue d'exploiter ses capacités inutilisées.

7. La compagnie est surveillée par un conseil des anciens [Court of Elder Brethren]. Deux comités distincts jouissent d'une délégation de pouvoir en vue de gérer, respectivement, le service des phares (connu sous le nom de Trinity House Lighthouse Service) et les activités en matière d'aide caritative et de pilotage en haute mer.

III. Dimension internationale

8. En vertu de la règle 13 du chapitre V de la *convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer* (SOLAS) de l'Organisation maritime internationale (OMI), chaque gouvernement contractant s'engage :

«à fournir, dans la mesure où il le juge possible et nécessaire, soit individuellement soit en coopération avec d'autres Gouvernements contractants, toute aide à la navigation requise en fonction du volume du trafic et du degré de risque».

La formulation de la règle 13 sur la fourniture d'aides marines à la navigation est délibérément vague et évite les questions liées à l'identité du propriétaire et aux droits territoriaux.

9. Trinity House est l'un des quatre membres fondateurs de l'AIMS : une association non gouvernementale à but non lucratif qui fournit un cadre en matière d'aides à la navigation aux autorités, fabricants et consultants en vue d'encourager le mouvement sûr, économique et efficace des navires pour le bénéfice de la communauté maritime et de la protection de l'environnement.

10. Le *Guide des aides à la navigation* de l'AIMS (dont la quatrième édition est parue en décembre 2001) contient des instructions détaillées sur la manière de fournir et d'entretenir des aides à la navigation et sur les normes convenues de disponibilité et de fiabilité devant être respectées par les autorités compétentes en matière de signalisation maritime.

IV. Observations générales sur les éléments relatifs à la construction, l'exploitation et la gestion des phares

1) *Evolution de la gestion des phares*

11. Au monde entier, la grande majorité des phares sont désormais automatisés et ne sont plus exploités par des gardiens. Ce changement est sans doute le plus important ayant touché la gestion et l'exploitation de ces ouvrages au XX^e siècle. Il est dû à la fois au progrès technique et au souci de réaliser de substantielles économies. La description du phare Horsburgh dans *Lighthouses of the World* indique que celui-ci a été automatisé en 1988 grâce au recours à l'énergie solaire. A notre avis, un tel progrès est une étape naturelle dans l'évolution de la technologie des phares observée au monde entier.

12. Depuis le retrait des gardiens de phare, les visites des stations sont moins nombreuses — qu'elles soient motivées par des raisons liées à l'entretien ou à l'inspection — dans la mesure où les systèmes sont de plus en plus fiables et de plus en plus faciles à remplacer et à réparer. Des préposés sont recrutés sur contrat pour assumer des tâches occasionnelles d'entretien et se voient accorder des autorisations d'accès aux stations en fonction des besoins. Dans certains cas, particulièrement lorsque le phare est contrôlé par l'une des composantes des forces armées de l'Etat — comme en Grèce et en Italie, par exemple — le maintien d'une présence humaine vise avant tout des objectifs de sécurité et de garde des côtes. En raison du progrès technique, il n'est cependant plus du tout indispensable de disposer dans les phares d'un gardien pour exploiter les fonctions d'aide à la navigation en vue de contribuer à la sécurité du trafic maritime. L'automatisation et le retrait des gardiens de phare peuvent se traduire par de substantielles économies dans l'exploitation des phares.

13. La revision systématique des aides à la navigation est essentielle pour contribuer au passage des navires en toute sécurité, car elle permet de tenir compte de l'évolution des besoins des utilisateurs. Les membres de l'AISM s'accordent à reconnaître la persistance d'un besoin en aides visuelles et audibles à la navigation pendant un avenir prévisible. Il en sera certainement ainsi tant que la combinaison d'aides électroniques à la navigation — y compris les systèmes globaux de navigation à satellites (GNSS) tels que le système de positionnement global (GPS), GLONASS (l'équivalent russe du GPS Navstar élaboré par les Etats-Unis), les services à la circulation maritime (VTS) et les systèmes d'identification automatiques (AIS) — n'aura pas été totalement mise au point et n'assurera pas le niveau d'intégrité et de fiabilité requis pour assurer une navigation en toute sécurité. Les solutions électroniques dépendent aussi de la coopération de tous les Etats de pavillon, ainsi que de l'adéquation et de la revision régulière d'exigences relatives à la distribution pour les navires et de normes de formation pour leurs équipages. En Europe, des travaux visant à mettre au point un GNSS civil (le système GALILEO) sont déjà en cours, mais les dernières prédictions font état d'une mise en service complète au plus tôt en 2008, voire en 2010 selon certains rapports moins optimistes. Nous estimons que l'on aura encore besoin de phares opérationnels pendant un certain temps, même si leur nombre pourrait aller en diminuant au fur et à mesure de l'introduction de nouveaux systèmes. Certains phares pourraient d'ailleurs rester en service à titre de plates-formes de déploiement de ces systèmes.

2) Phares situés sur le territoire d'un Etat mais administrés par les autorités d'un autre ou bien par une société ou un organisme relevant d'un Etat tiers

14. Sur la base de notre expérience générale et des éléments d'information que nous avons obtenus dans le cadre des discussions au sein de l'AISM et de divers forums européens, nous pensons pouvoir affirmer que la majorité des phares sont exploités soit par un organisme public de l'Etat souverain concerné, soit pas un sous-traitant public dudit Etat. L'Australie a privatisé la plus grande partie de ses activités d'exploitation de phares pour des raisons financières. Il convient en outre de faire état d'exceptions importantes à la règle générale, notamment pendant la période coloniale britannique : par exemple les feux du golfe Arabo-Persique (voir plus bas) ou des eaux de la Mer Rouge menant au canal de Suez, ainsi que certains phares particuliers tels que celui de Sombrero à Anguilla et celui de Gibraltar. Le Bénin et le Sénégal entretiennent des liens étroits avec la France, l'ancienne puissance colonisatrice dans cette partie de l'Afrique. Ils coopèrent avec Paris dans ce domaine et reçoivent également une assistance de l'administration maritime française et une aide transitant par l'AISM.

15. De plus, dans certains pays — par exemple, au Royaume-Uni et en République d'Irlande — les responsabilités sont divisées entre la navigation générale (côtière) et locale (ports et approches). Le gouvernement (ou un organisme public) peut fournir un système d'aides côtières à la navigation dans ses eaux territoriales et au large dans des zones désignées, en laissant aux ports (sous réserve, malgré tout, de contrôles ou d'inspections) le soin de veiller à la navigation en toute sécurité et à la préservation de l'environnement dans leurs zones respectives (qui peuvent parfois englober les approches). Les ports opèrent habituellement dans le cadre d'un statut ou d'un règlement fixant précisément leurs limites géographiques sous l'angle des opérations portuaires et/ou du pilotage.

a) Le service d'aide à la navigation du Moyen-Orient (MENAS)

16. Une exception importante et notable à la règle générale vise le Service d'aides à la navigation du Moyen-Orient (Middle East Navigation Aids Service ou MENAS) qui opère dans le golfe Arabo-Persique. Etabli initialement sous le nom de Persian Gulf Lighting Service en 1950 (bien que ses origines remontent en fait à 1911), le MENAS a reçu sa dénomination actuelle

en 1966. Il s'agit d'une organisation indépendante à but non lucratif enregistrée au Royaume-Uni. Sa base d'opérations est située à Bahreïn, le souverain de cet émirat dans les années 1950 (S. E. le Sheikh Salman bin Hamad Al Khalifa) ayant décidé à l'époque de lui donner un terrain à titre perpétuel. L'organisation tire uniquement ses revenus des droits de navigation perçus sur les navires de commerce de plus de 2000 tonneaux de jauge nette enregistrée empruntant les eaux du Golfe.

17. Dans le cas du phare Horsburgh, le rôle joué par la Maritime and Port Authority of Singapour [Autorité maritime et portuaire de Singapour] pourrait être comparé à celui du MENAS. En fait, nous croyons même savoir que ledit ouvrage faisait partie d'une série de plusieurs phares construits par les Britanniques le long des détroits de Malacca et de Singapour et administrés depuis Singapour, ce qui renforcerait encore l'analogie entre les deux organisations. Dans le Golfe, le MENAS est chargé de toutes les questions visant les aides à la navigation qu'il possède ou exploite, y compris la communication d'avis aux navigateurs [*Notices to Mariners*]. Il tire ses revenus de droits de navigations sans, cependant, s'arroger de quelconques droits territoriaux dans l'exercice de sa fonction de fournisseur d'aides à la navigation (sauf en ce qui concerne la donation expresse d'un terrain destiné à sa base d'opérations de Bahreïn).

b) Irlande du Nord

18. Un autre exemple important d'exception à la règle générale est celui des phares et autres aides à la navigation d'Irlande du Nord. Si l'Irlande du Nord fait partie du Royaume-Uni, ses phares et autres aides à la navigation n'en sont pas moins exploités et gérés par les Commissioners of Irish Lights : l'autorité générale légalement compétente en matière de signalisation maritime de la République d'Irlande dont le siège est à Dublin. Les Commissioners of Irish Lights sont donc responsables de la fourniture, l'exploitation et la maintenance des aides à la navigation pour toute l'île, y compris l'Irlande du Nord. Les Commissioners of Irish Lights — conjointement avec les deux services généraux de signalisation maritime [General Lighthouse Authorities] du Royaume-Uni (Trinity House et le comité des phares du Nord [Northern Lighthouse Board]) — sont financés par des droits d'éclairage versés à un fonds général des phares [General Lighthouse Fund ou GLF] et prélevés sur les bâtiments de commerce faisant escale dans des ports du Royaume-Uni ou de la République d'Irlande. Ce fonds général des phares est géré par le ministère britannique des transports.

c) Sombrero (Anguilla - Antilles)

19. La situation du phare de Sombrero à Anguilla appelle aussi certains commentaires. Entre 1984 et 2001, Trinity House a assumé la responsabilité de l'administration du phare de Sombrero, aux frais du fonds britannique GLF. Bien que le phare soit aujourd'hui administré par les autorités anguillaises compétentes, Trinity House continue de fournir des conseils techniques et une formation au Gouvernement anguillais concernant son exploitation.

d) Phare de la Pointe d'Europe (Gibraltar)

20. Gibraltar est un territoire britannique d'outremer depuis le traité d'Utrecht signé en 1713. Il jouit d'une autonomie considérable depuis l'entrée en vigueur de sa constitution actuelle en 1969. L'Espagne continue de revendiquer le territoire comme lui appartenant légitimement et de réclamer de pouvoir y exercer sa souveraineté. Au moment de leur ratification de la convention des Nations Unies sur le droit de la mer, les Gouvernements espagnol et britannique ont fait des déclarations contradictoires.

21. Depuis 1462, date de la conversion d'une mosquée en chapelle catholique, un feu est entretenu dans une tour surplombant l'édifice. Cette installation a été le précurseur du phare actuel de la Pointe d'Europe [Europa Point].

22. Trinity House est le service général de signalisation maritime pour Gibraltar au sens du Merchant Shipping Act 1995 (loi de 1995 sur la marine marchande consolidant une législation remontant à 1854). La compagnie exploite le phare de la Pointe d'Europe depuis son établissement en 1841, publie des avis aux navigateurs et veille aussi à la diffusion de bulletins pour la navigation. Le phare a été automatisé en 1994. Le titre de propriété du phare prévoit une division complexe de terrains en propriété libre ou louée entre Trinity House et le Gouvernement de Gibraltar. Les parties ont conclu un acte formaliste bilatéral d'échange en vertu duquel Trinity House se voit accorder en propriété libre le terrain et les bâtiments englobant le phare, la station de signaux de brume et une maison d'habitation. Trinity House conserve le contrôle administratif et opérationnel du phare de la Pointe d'Europe et la responsabilité de renforcer et d'entretenir les aides à la navigation conformément à la politique britannique de révision des besoins en matière de navigation et de standardisation du matériel.

e) Iles Anglo-Normandes

23. La gouvernance et l'occupation des îles Anglo-Normandes sont régies par des droits féodaux ou autres textes anciens. Nombre de questions concernant les limites maritimes des îles et les juridictions respectives de la France et du Royaume-Uni demeurent non résolues. Toutefois, l'exploitation par Trinity House des quatre phares principaux — Hanois (1862), Casquets (1785), Alderney (1912) et Sark (1913) — ne pâtit quasiment pas de ces incertitudes. Trinity House s'occupe des épaves, publie des avis et des mises en garde aux navigateurs, effectue des relevés, automatise et modernise les stations, dispose librement de terrains (à Guernsey et Sark) et arbore son pavillon sans que cela n'ait provoqué de contestations ou de perturbations notables.

24. Comme le montrent les exemples qui précèdent, l'établissement et l'exploitation de phares sont fréquemment traités tout à fait indépendamment des questions de souveraineté ou de juridiction territoriale.

3) Communication d'avis aux navigateurs

25. La communication d'avis aux navigateurs est une fonction généralement assumée par les autorités nationales de l'Etat. Toutefois, Trinity House, de même que d'autres organismes de signalisation maritimes (comme le MENAS et les Commissioners of Irish Lights), communique aussi de tels avis, soit à part soit dans le cadre de bulletins radiodiffusés destinés aux navigateurs.

26. Trinity House a mis au point un système de communication électronique — aux autorités compétentes (à savoir les garde-côtes et l'Institut d'hydrographie [UK Hydrographer] britanniques — de bulletins formels aux navigateurs aux fins de radiodiffusion. C'est ainsi que sont signalés les changements affectant les aides à la navigation, y compris l'établissement de nouvelles marques, la suspension de l'obligation de marquage, la prise de possession d'épaves et le marquage des dangers ainsi que la modification de leurs caractéristiques ou de leur position. Trinity House s'acquitte de cette tâche concernant les aides à la navigation générale, tandis que les ports sont responsables des avis et des messages radiodiffusés relatifs aux aides locales. Le chapitre V de SOLAS énonce implicitement l'obligation de notifier aux navigateurs l'établissement de nouvelles marques ainsi que la modification de la position ou des caractéristiques de marques existantes. La non-communication d'avis aux navigateurs concernant tout changement apporté aux

marques de navigation ou tout risque pour la navigation dont une autorité avait connaissance constitue une négligence et pourrait engager lourdement la responsabilité de l'exploitant de phare concerné. Trinity House considère la communication d'avis aux navigateurs indispensable à l'acquittement des devoirs légaux inhérents à sa fonction de service de signalisation et à la protection du GLF [General Lighthouse Fund] contre les risques financiers inutiles. La compagnie publie des avis aux navigateurs sans mentionner le gouvernement. Elle agit en effet non pas dans le cadre d'un pouvoir délégué, mais d'une prérogative découlant directement de ses responsabilités relatives aux phares et autres aides à la navigation.

4) *Utilisation des phares à des fins autres que les feux de signalisation*

27. Les phares sont traditionnellement utilisés à d'autres fins que les feux de signalisation. L'automatisation et la modernisation de ces ouvrages, combinée à une prise de conscience accrue de la signification historique de nombre de leurs structures, ont aussi conduit à toute une série d'initiatives visant à utiliser de manière différente des capacités d'hébergement devenues inutiles depuis le retrait des gardiens de phare. Les contributions de la table ronde de l'AIMS consacrée à la préservation des phares et installations connexes à caractère historique [*Panel on the Preservation of Historic Lighthouses and Associated Equipment* («PHL»)] incluent la publication de *Lighthouses of the world* (les 100 premiers phares) et d'une série complète de directives visant les différents aspects des autres utilisations de ces ouvrages : depuis les plans nationaux et la protection du patrimoine, jusqu'à la mise en œuvre pratique d'initiatives touristiques. Le plan stratégique de Trinity House concernant son parc de phares a été l'un des principaux catalyseurs de cette évolution.

28. En dehors de leur fonction principale comme aides à la navigation, les autres usages traditionnels des phares n'émettant pas ou plus de faisceau lumineux sont les suivants :

- servir de station d'observation et d'enregistrement météorologiques (une tâche assumée autrefois par les gardiens de phare et aujourd'hui automatisée, les données étant transmises par un lien externe) ;
- servir de poste de guet aux garde-côtes ;
- abriter des antennes et des transpondeurs ;
- servir d'avant-poste militaire ;
- servir de refuge faunique.

29. Cette liste d'usages traditionnels autres que la signalisation par faisceau lumineux s'est depuis peu allongée pour inclure couramment :

- des résidences de vacances ;
- des attractions pour visiteurs ;
- des musées ;
- des auberges de jeunesse ;
- des centres d'études sur le terrain ;
- des restaurants et débits de boissons ;
- de petits hôtels ;
- des magasins ;

- des bibliothèques spécialisées ;
- des décors naturels pour le tournage de films ;
- des centres d'information.

L'objectif commun est de trouver des usages autres que la signalisation maritime permettant de financer la conservation et l'entretien des stations pour le bonheur des futures générations.

5) Pavillons

30. Les pavillons sont des couleurs principalement arborées par des navires et généralement désignées par l'Etat du pavillon. Par exemple, les trois pavillons que les navires britanniques sont autorisés à arborer sont le rouge, le blanc et le bleu : en 1864, en effet, tous les navires de la Royal Navy reçurent l'autorisation d'arborer le pavillon blanc, tous les navires marchands britanniques l'autorisation d'arborer le pavillon rouge et tous les navires appartenant à certains organismes publics et à certains membres du Commonwealth l'autorisation d'arborer le pavillon bleu. Les services des phares disposent souvent de leur propre adaptation du «Pavillon rouge» de leur Etat et le hissent soit en certaines occasions spéciales, soit pendant la journée pour confirmer leur affiliation maritime. Trinity House faisait régulièrement flotter son pavillon au-dessus des phares qu'elle possédait ou exploitait. Aujourd'hui, elle n'observe plus régulièrement cette pratique, dans la mesure où tous ses phares sont dépourvus de gardien. Cependant, là où des mâts de drapeau demeurent, le pavillon est hissé à certaines occasions particulières, telles que des visites par les anciens [Elder Brethren] de Trinity House. Le pavillon de la compagnie est une adaptation de l'Union Jack du Royaume-Uni qui figure d'ailleurs dans son coin supérieur gauche. Des planches couleur du pavillon et d'autres drapeaux de Trinity House figurent à l'annexe 3 du présent rapport.

31. L'enquête que nous avons menée auprès d'un échantillon de membres de l'AIMS — dont l'Allemagne, l'Argentine, le Danemark, l'Espagne, les États-Unis, la France et l'Italie — a révélé que ces Etats attachaient peu voire aucune importance au fait d'arborer un pavillon au-dessus d'un phare. Certains services hissent leur pavillon ou leur drapeau national sur leurs phares à certaines occasions spéciales ou certains jours de la semaine. Rien n'indique cependant que le fait d'arborer un pavillon ou un drapeau au-dessus d'un phare ait le moindre rapport avec la souveraineté sur le lieu considéré. Les services généraux de signalisation maritime du Royaume-Uni et de la République d'Irlande arborent leur pavillon pour respecter la tradition et exprimer la fierté d'appartenir à un tel corps.

32. Généralement, lorsque le pavillon d'un service de signalisation maritime flotte au-dessus d'un phare, il permet aux navigateurs ou aux exploitants de phare d'identifier ledit service (par exemple Trinity House). Lorsque le drapeau flottant au-dessus d'un phare est le drapeau national, les navigateurs ou les exploitants de phare peuvent en déduire le pays chargé de l'exploitation de cet ouvrage.

6) Enquêtes sur les risques et les accidents maritimes

33. Un service de signalisation maritime procède généralement à un examen et à une enquête concernant les risques pour la navigation — tels que les épaves, hauts-fonds et autres bancs de sable — et marque tous les dangers liés à ces risques. La question de savoir qui doit assumer la responsabilité d'une enquête en cas d'accident maritime dépend du statut du navire impliqué. Lorsque l'Etat dans les eaux duquel l'accident s'est produit lance l'enquête, l'Etat du pavillon du navire impliqué est supposé coopérer, même s'il est aussi en droit de mener sa propre enquête dans les cas les plus graves. Dans beaucoup de pays, la distinction entre le service de signalisation

maritime et les garde-côtes ou le service chargé des enquêtes maritimes est souvent floue, dans la mesure où ces différents organes opèrent souvent au sein de la même administration ou du même ministère. Dans un tel cas, l'autorité responsable de la gestion des phares peut également être chargée d'enquêter sur des accidents maritimes.

7) Ajout d'installation et de structures à un phare

34. Outre l'automatisation et la modernisation basées sur les progrès techniques, l'évolution d'un phare englobe communément :

- l'érection d'un hélipont au sommet des phares situés en pleine mer ou la construction d'un hélipont à côté de la tour lorsque la topographie le permet ;
- la conversion à l'énergie solaire ;
- la climatisation des bâtiments ;
- l'ajout de matériel DGPS (GPS différentiel).

35. Cette évolution est perceptible sous ses différents aspects dans la plupart des phares de Trinity House et notamment à Hanois, Smalls, Eddystone, South Stack, Farne Island, Casquets et Longstone.

36. Des permis sont fréquemment octroyés par les services de signalisation maritime à des tiers pour leur permettre d'installer sur un phare des mâts de communication, des radars et autres transpondeurs. Cette pratique est moins courante là où le terrain ou le bâtiment du phare est loué, dans la mesure où l'autorisation du propriétaire est alors requise et où de telles initiatives risquent de soulever des questions tenant au montant du loyer et à la valeur commerciale du site.

37. Le service du trafic maritime (STM) étant généralement considéré comme une aide à la navigation, les antennes requises sont normalement installées à l'initiative des administrateurs du phare.

8) Exercice par un administrateur de phare de son autorité réglementaire

38. Un administrateur de phare est normalement entièrement responsable de la conduite de son personnel et de l'exercice par ce dernier de ses fonctions dans les phares. Les gardiens de phare portaient généralement l'uniforme, de sorte qu'un régime disciplinaire — le plus souvent calqué sur celui de la marine marchande — est le plus souvent appliqué par le service de signalisation maritime.

39. A l'époque où les phares de Trinity House étaient exploités par des hommes, les gardiens travaillaient dans le cadre d'un règlement de service régissant quasiment tous les aspects de leur vie professionnelle : depuis leur logement (gratuit dans le cadre d'une occupation pour raisons de service), jusqu'à leur conduite en passant, bien entendu, par l'exploitation manuelle des aides à la navigation. Des visites étaient régulièrement effectuées par le personnel technique et les superviseurs de district. En outre, le conseil des anciens [Court of Elder Brethren] de Trinity House inspectait périodiquement les stations, parfois en compagnie de dignitaires, afin de s'acquitter de ses obligations légales.

V. Observations visant spécifiquement la conduite mentionnée dans le chapitre VI du mémoire de Singapour

40. Après avoir formulé des observations générales, examinons maintenant la conduite décrite par Singapour dans le chapitre VI de son mémoire et qui appelle des remarques plus spécifiques. Comme la suite du présent rapport l'indique, nous pensons que, pour une très large part, ladite conduite correspond à celle qui serait adoptée par tout opérateur de phare dans le cadre de sa responsabilité administrative.

1) Observation sur la conduite mentionnée au paragraphe 6.6 du mémoire de Singapour

41. Singapour dresse une liste d'actions composant une conduite sur laquelle il s'appuie dans le paragraphe 6.6 de son mémoire. Par souci de commodité, nos observations suivent la même liste.

a) Prendre des mesures législatives concernant Pedra Branca et le phare Horsburgh

42. Une loi prévoyant l'érection d'un phare à un endroit particulier peut indiquer des circonstances spéciales requérant l'octroi de manière claire et non ambiguë, à l'Etat ou à une personne physique ou morale, du pouvoir de construire la structure. Les phares Smalls et Skerries au large du Pays de Galles sont des exemples empruntés au Royaume-Uni : des lettres patentes furent accordées à des particuliers pour leur permettre d'ériger des phares et de tirer un revenu des péages imposés aux navires. Au début du XIX^e siècle, les services de signalisation maritime — tels que Trinity House en Angleterre et au Pays de Galles — jouissaient de pouvoirs (conférés par les lois de 1822 et 1836) leur permettant de racheter des intérêts privés dans des phares.

b) Assumer la responsabilité de l'entretien et de la modernisation du phare et des autres installations se trouvant sur l'île

43. Le devoir d'un exploitant de phare — que celui-ci soit un organisme public ou privé — est de fournir et d'entretenir des aides à la navigation pour contribuer à la sécurité de la navigation. Si les méthodes et les normes d'entretien peuvent varier au niveau international d'un opérateur à l'autre — comme le prouvent les travaux des commissions techniques de l'AIMS — la nécessité d'assurer l'entretien des structures et du matériel auxiliaire du phare, ainsi que le bon fonctionnement des systèmes visuels, sonores et électroniques, reste la même.

44. De nos jours, un phare est une plate-forme abritant une multitude de systèmes automatisés combinant du matériel de transmission de signaux visuels et sonores à des systèmes de radionavigation plus élaborés. Les systèmes de production d'énergie, le débarcadère et l'hélicoptère font tous partie des infrastructures auxiliaires indispensables à l'exploitation efficace du phare. Dans le cas de Trinity House, la quasi-totalité des phares «érigés sur un rocher en mer» disposent de telles installations, y compris Eddystone, Bishop Rock, Hanois et Smalls ; il en va de même pour les stations insulaires telles que Criquets, Flatholm, Skerries, Skokholm et South Stack.

c) Exercer une compétence réglementaire et une juridiction sur le personnel résidant sur l'île et y assurer le maintien de la paix et de l'ordre

45. La réglementation des activités du personnel au regard d'un phare entre tout à fait dans les attributions d'un service de signalisation maritime que celui-ci soit un organisme public ou privé. Par exemple, Trinity House disposait d'un règlement de service exposant en détail la

conduite, les normes et les prestations auxquelles ses gardiens de phare étaient astreints. C'est sur ce règlement que se fondait toute action disciplinaire éventuelle. Une copie de l'opuscule III du règlement de service de Trinity House — tel qu'il couvre ces sujets — figure à l'annexe 4 au présent rapport.

d) Recueillir des informations météorologiques à Pedra Branca

46. Les informations réunies auprès de services de signalisation maritime par l'AIMS dans le contexte de son travail sur la préservation des phares historiques prouvent que la collecte de données météorologiques sur les phares est une pratique courante et l'était encore davantage à l'époque des gardiens de phare. Aujourd'hui, les systèmes de collecte de données sont automatisés et fournissent toujours de précieuses informations météorologiques destinées à établir des prévisions.

e) Construire et moderniser une jetée sur Pedra Branca

47. Pendant des siècles, des installations de débarquement et des jetées ont été construites et entretenues près des phares pour en faciliter l'accès. Aujourd'hui, cette fonction indispensable est assumée par une combinaison d'hélicoptères et d'installations de débarquement, y compris des jetées. Des exemples de telles installations peuvent être observés dans les phares de Trinity House tels que Criquets, Flatholm, Round Island et Godrevy.

f) Arborer le pavillon de la marine britannique et ensuite celui de la marine singapourienne sur l'île

48. Cette question est traitée ci-dessus, en termes généraux, dans les paragraphes 30 à 32. L'opuscule I du règlement de service de Trinity House contient les instructions détaillées élaborées par cette compagnie à l'intention des gardiens de phare concernant le hissage des couleurs. Cet opuscule figure à l'annexe 5 au présent rapport. La plupart de ses dispositions se passent d'explications et dressent le cadre général de l'utilisation du pavillon de Trinity House qui flotte encore sur nos principaux dépôts (mais moins sur nos phares en raison de l'absence de gardiens). Les phares de Trinity House portent les armoiries de la compagnie. Si ce détail peut être interprété comme un signe de propriété ou de possession du phare, il ne saurait avec certitude être considéré comme symbole de souveraineté dans la mesure où la propriété et l'exploitation d'un phare par Trinity House ne correspondent pas forcément à la souveraineté de l'Etat sur le territoire duquel le phare est érigé.

g) Examiner les demandes de personnes physiques (y compris de ressortissants malais) sollicitant l'autorisation de visiter Pedra Branca et contrôler l'accès de l'île par ailleurs

h) Recevoir régulièrement des visites de représentants civils et militaires singapouriens sur l'île sans demander aucune autorisation à la Malaisie

49. L'accès sécurisé au site d'un phare et le contrôle des visiteurs relèvent invariablement de la responsabilité de son exploitant. Des avis analogues à ceux affichés sur les portes des phares de Trinity House sont très fréquents : ils déclarent que les lieux sont une propriété privée et contiennent une mise en garde contre les dangers, afin de préserver la sécurité et de réduire le risque de responsabilité envers les intrus.

i) Autoriser les autorités malaises à réaliser des études scientifiques et techniques sur Pedra Branca et à l'intérieur des eaux territoriales de Pedra Branca

50. Les études scientifiques et techniques peuvent perturber le fonctionnement efficace et fiable d'un phare. Pour parer ce risque, il est courant pour les exploitants de phare d'exiger le dépôt d'une demande d'autorisation avant le lancement d'activités de ce type à proximité d'un phare. Par exemple, Trinity House interdit l'accès de ses phares aux visiteurs à moins que ceux-ci ne soient accompagnés du responsable de la sécurité de la station (dont les responsabilités incluent l'activation et la désactivation des alarmes, ainsi que les communications avec le centre de contrôle des opérations de Harwich). L'octroi d'une permission de visiter une station particulière — qu'elle ait été sollicitée par un membre du personnel de Trinity House ou par un tiers — est entièrement laissé à la discrétion du directeur régional de l'entretien de Trinity House qui peut la refuser si des travaux importants de maintenance ou autres sont en cours.

j) Effectuer des patrouilles navales et diriger des exercices navals à l'intérieur des eaux territoriales de Pedra Branca

51. Ces activités ne sont pas normalement associées à l'exploitation d'un phare.

k) Repérer et signaler les dangers pour la navigation et les épaves se trouvant dans les eaux autour de l'île

52. Ces activités peuvent ou pas être entreprises par un exploitant de phare par opposition à un autre organisme public ou ministère. Dans le cas du Royaume-Uni et de la République d'Irlande, les services généraux de signalisation maritime sont responsables des dangers et des épaves dans les eaux territoriales de leurs Etats respectifs.

l) Mener des enquêtes sur les morts accidentelles survenues dans les eaux de Pedra Branca

53. Les enquêteurs chargés des accidents marins et les exploitants de phare travaillent normalement séparément les uns des autres, même si ces deux catégories de personnes peuvent relever de services différents d'un même organisme public (généralement un ministère). Dans certaines circonstances, l'Etat peut inviter l'Etat du pavillon d'un navire à participer à l'enquête sur un incident, mais cette éventualité sort des attributions de Trinity House.

m) Examiner les projets d'extension de l'île

54. A supposer que de tels travaux soient nécessaires pour implanter des installations supplémentaires destinées à faciliter l'exploitation du phare et de son matériel annexe — y compris, par exemple, la construction d'un hélipont, d'une installation de débarquement ou d'une base d'antenne — ils relèveraient des attributions d'un service de signalisation maritime et pourraient être entrepris par celui-ci. A supposer que de tels travaux ne soient pas nécessaires à l'exploitation ou à l'entretien du phare, ils ne relèveraient pas des attributions d'un service de signalisation maritime et ne pourraient pas être entrepris par celui-ci.

2) Observations complémentaires visant des pratiques spécifiques

55. Aux paragraphes 6.11 et 6.21 de son mémoire, Singapour mentionne des péages — droits d'éclairage — imposés aux navires faisant escale dans le port de Singapour. Les phares sont fréquemment financés par la perception de droits d'éclairage, parfois également appelés

«droits de navigation». Comme le montre la pratique à la fois du MENAS et du General Lighthouse Fund (chargé de l'entretien des phares du Royaume-Uni et de la République d'Irlande et géré par le Royaume-Uni sur la base de droits collectés auprès des navires marchands faisant escale dans un port britannique ou irlandais), la perception, l'administration et l'application des droits d'éclairage n'ont pas forcément de rapport avec l'Etat sur le territoire duquel les phares se situent. Dans le cas du phare Horsburgh, les péages en question visaient évidemment à couvrir les frais d'entretien de l'ouvrage plutôt qu'à assurer l'entretien ou le développement de l'île.

56. Aux paragraphes 6.30 et 6.31 de son mémoire, Singapour mentionne divers éléments de conduite visant l'entretien et l'amélioration d'installations situées dans le phare Horsburgh. Ces améliorations — à savoir l'agrandissement des locaux d'habitation, la réparation et le renforcement de l'embarcadère, l'installation d'un radio téléphone, le réchampissage, l'installation de bossoirs, de réflecteurs radars dièdres et d'un radiophare — relèvent toutes de celles entreprises périodiquement par n'importe quel exploitant de phare compétent. La modernisation de la station, avec l'installation d'une optique électrique, de nouveaux systèmes de refroidissement et de panneaux solaires, fait partie intégrante de l'évolution technique de la signalisation maritime.

57. Le paragraphe 6.32 du mémoire de Singapour mentionne l'installation par cet Etat d'un radar sur l'île aux fins d'exploitation d'un système de gestion du trafic maritime (GTM). Comme nous l'avons déjà signalé, l'AIMS considère la gestion du trafic maritime comme une aide à la navigation et la présence d'un matériel et d'installations GTM sur un phare est courante.

58. Au paragraphe 6.56 de son mémoire, Singapour mentionne un livre de bord conservé au phare Horsburgh. Il est courant de conserver un tel livre dans un phare afin de pouvoir y consigner les visites.

(Signé) Duncan GLASS,
capitaine.

(Signé) David BREWER.

c/o Trinity House
Tower Hill
Londres
EC3N 4DH

15 novembre 2004

Annexe 1

[Annexe non traduite.]

Annexe 2

David Brewer

Ancien directeur administratif, Trinity House, Londres

Curriculum vitae résumé

1995-2004 Directeur administratif et secrétaire adjoint, Trinity House, Londres

1977-1995 Directeur administratif adjoint, chargé des questions juridiques et de l'information ; précédemment directeur et responsable du dépôt opérationnel de Trinity House situé à Cowes sur l'îles de Wight

En qualité de directeur administratif de Trinity House, j'étais responsable de tous les aspects du travail de la Compagnie en matière de gestion du domaine, des ressources humaines, des affaires juridiques et publiques, des risques et de la communication. J'exerçais aussi des responsabilités concernant la participation de la Compagnie au travail d'autres organes nationaux et internationaux ayant vocation à renforcer la signalisation et la sécurité maritimes, y compris à titre de président de diverses commissions de l'Association Internationale de la Signalisation Maritime (AISM).

Dans le cadre de mes diverses fonctions successives à Trinity House, j'ai :

- conseillé des ministères et des organismes publics britanniques, ainsi que les services généraux de signalisation maritime britanniques et irlandais, concernant diverses questions allant des risques d'engagement de leur responsabilité aux constructions en mer, en passant par les responsabilités outremer (concernant notamment le phare Sombrero à Anguilla, le phare du Cap Pembroke dans les îles Falkland et le phare de la Pointe d'Europe [Europa Point] à Gibraltar) ;
- dirigé un processus international de consultation ayant débouché sur l'élaboration d'un plan stratégique de signalisation maritime ;
- prodigué des avis et communiqué des informations au service juridique de l'Organisation maritime internationale (OIM) concernant le projet de Convention internationale sur les épaves et le sauvetage ;
- contribué à la conclusion d'un accord franco-britannique sur la mise en œuvre d'un système commun de radionavigation ;
- introduit le premier plan de navigation maritime conclu entre le Royaume-Uni et la République d'Irlande en vue d'assurer la sécurité de la navigation et la protection de l'environnement côtier, y compris l'établissement d'un service de navigation par satellite GPS différentiel basé sur le recours à sept phares faisant office de stations de phare de référence ;
- négocié divers accords de partenariat stratégique impliquant Trinity House concernant une série de services ;

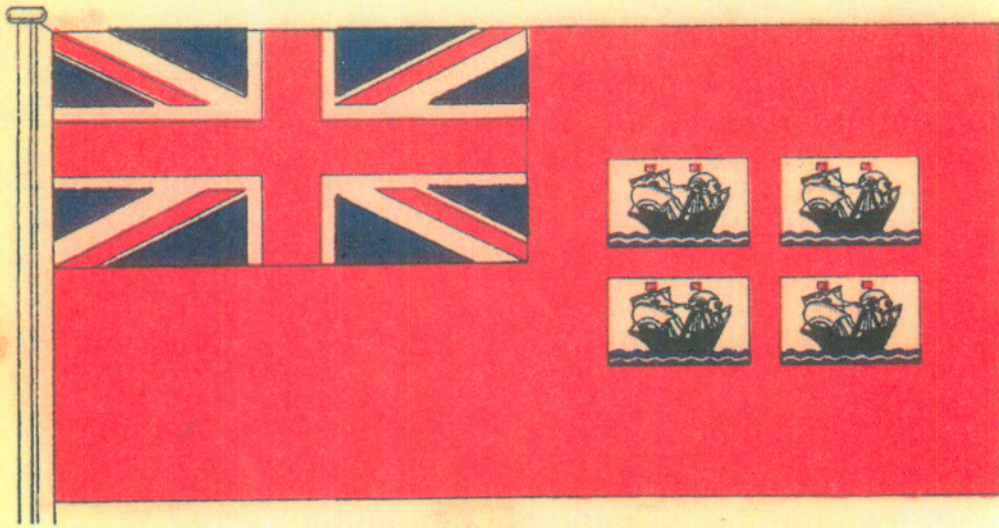
- soumis à la Commission européenne, au nom des services généraux de signalisation maritime du Royaume-Uni et de la République d'Irlande, des réactions visant diverses mesures communautaires concernant notamment la sécurité maritime et l'habitat de la faune marine ;
- préparé des mémoires destinés à diverses enquêtes publiques et comités parlementaires spéciaux et consacrés à des sujets tels que l'avenir du transport maritime britannique et l'incidence économique des droits de phare ;
- contribué à l'adoption d'amendements législatifs permettant une exploitation plus souple et plus efficace d'un phare doté d'un statut légal, notamment en coordonnant les efforts couronnés de succès d'un groupe de pression militant en faveur de la modification de certaines clauses inappropriées qui figuraient dans le projet de loi initial du gouvernement ;
- établi un plan et une politique stratégiques de gestion des risques répondant aux besoins commerciaux des phares relevant du secteur des services publics au Royaume-Uni et en République d'Irlande, y compris des mesures de contrôle des pertes et de transfert des risques visant un actif et un passif évalués à plus de 300 millions de livres sterling ;
- présidé une table-ronde, constituée sous les auspices de l'AIMS, comprenant des délégués de plus de vingt pays ayant facilité l'élaboration de normes et de directives contraignantes pour la gestion et la conservation du patrimoine par le biais d'utilisations non traditionnelles ;
- publié des commentaires, écrit des articles et prononcé des allocutions dans le cadre de conférences internationales sur le thème de la gestion et de la conservation efficaces des phares historiques ;
- élaboré de toutes pièces un plan touristique et de promotion et établi une coopération regroupant vingt phares opérant dans le cadre d'un permis ;
- élaboré une stratégie de gestion du domaine des phares prévoyant l'utilisation non traditionnelle et la conservation de plus de cinquante lieux en Angleterre, au Pays de Galles et dans les îles Anglo-Normandes et établi un réseau national lucratif de résidences de vacances de qualité et d'attractions touristiques exploité dans le cadre d'un plan de développement touristique et commercial ;
- dirigé le fonctionnement — y compris le personnel (avant que les gardiens ne soient remplacés par des machines) — de plus de vingt phares et bateaux-feu le long de la côte méridionale de l'Angleterre depuis un dépôt opérationnel central.

Autres

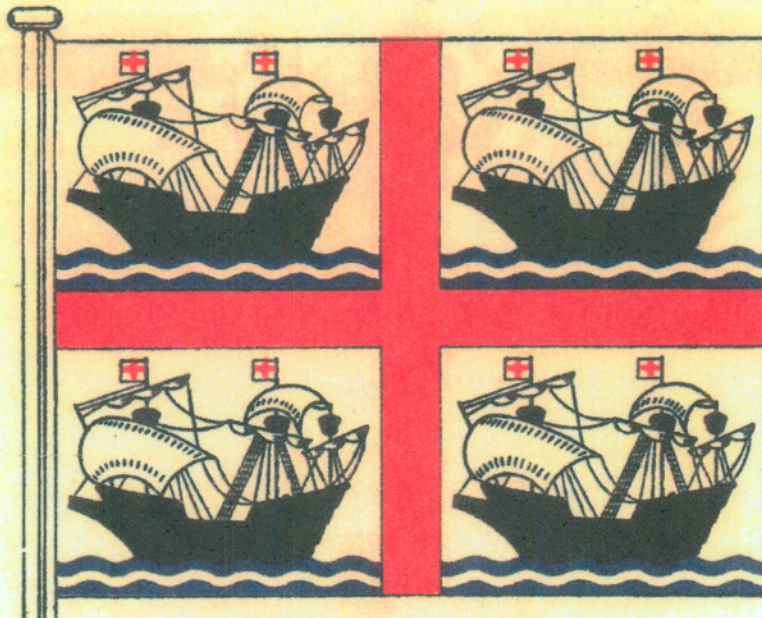
Membre du conseil d'administration [Institute of Directors]

Annexe 3

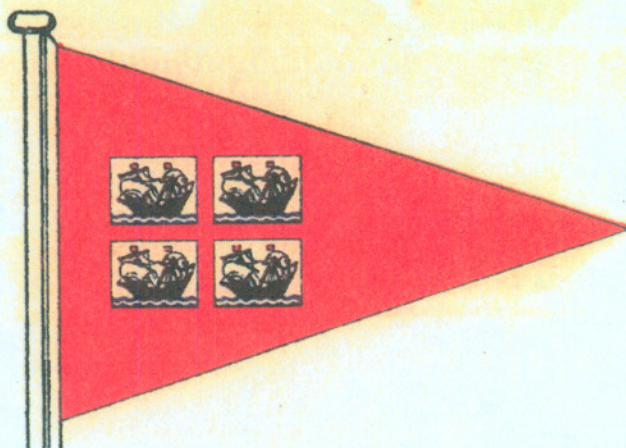
Note sur les phares et leurs fonctions, rédigée par le
contre_amiral (retraité) Jean_Charles Leclair



Enseigne de Trinity House



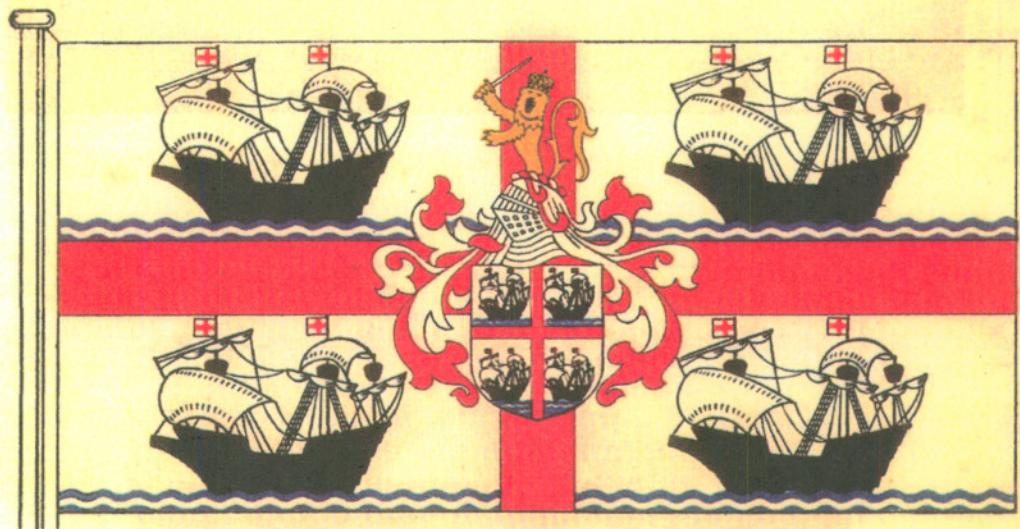
Pavillon de beaupre de Trinity House



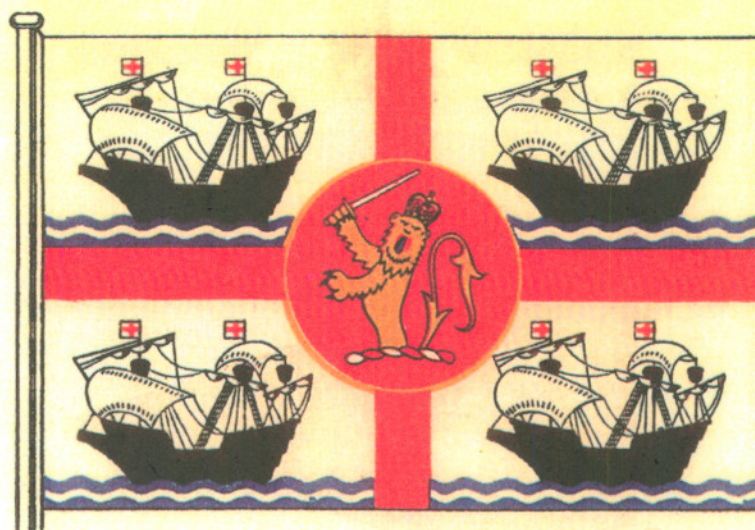
Guidon (ou pavillon triangulaire) de
Trinity House

Trinity House, Londres

Caractéristiques des drapeaux



Pavillon du capitaine [*Master*] de Trinity House



Pavillon du second [*Deputy Master*] de Trinity House

Annexe 4

brochure III

Règlement de service des phares de trinity house

Table des matières	Introduction	Paragraphe
Devoirs et responsabilité des gardiens		III. 1
Absence de la station		III. 2
Transformation des locaux		III. 3
Congé annuel et exemption des périodes de service		III. 4
Literie		III. 5
Livres		III. 6
Censure – méthodes de communication		III. 7
Ramonages des cheminées		III. 8
Procédure de nettoyage		III. 9
Filtres à verre coloré		III. 10
Grues, palans, etc.		III. 11
Clés du logement		III. 12
Stations de phare à feu électrique		III. 13
Admission au service des phares		III. 14
Stations de signaux de brume par explosion		III. 15
Mesures de précaution contre les incendies		III. 16
Signaux de brume		III. 17
Estrans exploitables		III. 18
Livres des marchandises reçues		III. 19
Dysfonctionnements du feu, du signal de brume ou d'autres installations		III. 20
Phares côtiers isolés		III. 21
Entrées du journal		III. 22
Rideaux de la lanterne		III. 23
Vitrage de la lanterne		III. 24
Lentilles		III. 25
Appareil de production de la lumière		III. 26
Assurance-vie		III. 27
Équipement de sauvetage dans les stations de phare installées sur un rocher		III. 28
Soins médicaux		III. 29
Médicaments		III. 30

Brûleurs à pétrole	III.	31
Assurance nationale	III.	32
Gardiens occasionnels dans des phares terrestres	III.	33
Machines a occultations ou tournantes	III.	34
Unités d'habitation officielles	III.	35
Pétrole	III.	36
Révision des flotteurs à mercure ainsi que de l'équipement servant à produire le feu et les signaux de brume	III.	37
Peinture	III.	38
Calendrier des travaux de peinture	III.	39
Brûleurs à vapeur de pétrole	III.	40
Locaux devant être maintenus en ordre	III.	41
Promotion	III.	42
Démission	III.	43
Approvisionnement en eaux pluviales – propreté des toits, des gouttières et des citernes	III.	44
Documents à conserver	III.	45
Réflecteurs	III.	46
Relèves – procédure dans les phares installés sur un rocher	III.	47
Livre des réparations	III.	48
Provisions de réserve	III.	49
Retours	III.	50
Abordages de rocher - Rapports	III.	51
Phares installés sur un rocher	III.	52
Entraînement à la signalisation	III.	53
Alidades de relèvement et cartes locales des stations	III.	54
Provisions	III.	55
Observance du dimanche	III.	56
Gardiens adjoints surnuméraires	III.	57
Interdiction de commercer ou de prendre des locataires	III.	58
Transfert de gardiens	III.	59
Uniforme	III.	60
Ventilateurs	III.	61
Visiteurs	III.	62
Dispositions concernant le service de quart	III.	63
Ouvriers travaillant dans le phare	III.	64

Personnel des ateliers et de l'inspection des travaux	III. 65
Principaux livres devant être gardés dans les phares	Annexe I
Candidature au poste de gardien adjoint surnuméraire dans le Service des phares	Annexe II
Envois périodiques	Annexe III
Table des matières, brochure III.	
Supprimé : Phares côtiers isolés	III. 21

BROCHURE III

Règlement de service des phares de Trinity House

Introduction

Le présent règlement s'applique à l'ensemble des gardiens du Service des phares, y compris le personnel temporaire ou provisoirement transféré depuis un autre bureau du Service, et il sera tenu à jour par le premier gardien [Principal Keeper] au moyen des feuilles d'amendement périodiquement publiées par Trinity House et distribuées par le superviseur de district [District Superintendent].

Tous les amendements seront répertoriés dans la feuille des amendements fournie à cet effet.

Les principaux devoirs et responsabilités du personnel des phares sont les suivants :

III. 1. Devoirs et responsabilités des gardiens

a) *Premier gardien*

Le premier gardien a la pleine et entière direction du phare et est responsable de la propreté et de l'efficacité générales de la station. Il doit assumer une part égale du travail avec les premiers gardiens adjoints [Assistant Keepers] et veiller à ce que tous les devoirs incombant à la station soient dûment exécutés.

Le premier gardien doit se familiariser avec la nature et la périodicité du feu et avec le signal de brume éventuel et vérifier que les premiers gardiens adjoints sont également au fait de ces questions.

Le premier gardien est responsable de l'entretien et de la mise en sûreté de toutes les provisions et du matériel et doit veiller à ce que chaque chose soit à sa place et correctement utilisée. Il doit aussi veiller à ce qu'aucune provision ne soit gaspillée, vendue, donnée ou jetée, ou bien détournée et à ce que la stricte économie et la gestion prudente prévalent.

Le premier gardien obéit à tous les ordres de ses supérieurs en la personne, normalement, du superviseur de district, mais aussi en de rares occasions, directement d'officiers siégeant à Trinity House. Dans le dernier cas, le premier gardien tient son superviseur de district informé.

Normalement, toutes les communications en provenance de Trinity House sont envoyées au superviseur de district, mais si le gardien préposé est prié de soumettre un rapport directement à Trinity House, il doit en envoyer une copie à son superviseur.

b) *Premier gardien adjoint*

Tous les premiers gardiens adjoints sont soumis au contrôle de leur premier gardien et doivent obéir à ses ordres. Lorsqu'un premier gardien adjoint estime qu'un ordre de son supérieur lui cause un préjudice, il est libre d'en référer au superviseur de district à condition d'obéir au dit ordre dans l'intervalle.

Le règlement s'applique aussi aux gardiens adjoints surnuméraires [Supernumerary Assistant Keepers] ou occasionnels pendant leur service dans un phare.

c) *Gardien adjoint surnuméraire*

i) Dans le cadre d'une instruction :

Lorsqu'un gardien adjoint surnuméraire est envoyé dans une station pour y suivre une instruction, il est confié aux soins du premier gardien adjoint le plus ancien afin de pouvoir être initié à l'utilisation des équipements et des appareils de la station.

Le gardien adjoint surnuméraire n'est pas laissé seul dans la lanterne ou dans la salle des machines et il n'est pas autorisé à manipuler les moteurs ou les lampes sauf en présence d'un gardien qualifié, tant que le premier gardien ne l'a pas reconnu apte.

Le premier gardien veille à ce que le gardien adjoint surnuméraire soit mis parfaitement au courant du feu et du signal de brume, de manière à ce que l'intéressé puisse obtenir sans retard le certificat requis.

Dès que le gardien adjoint surnuméraire a complété le cours d'instruction prescrit, le premier gardien informe le superviseur de district, de manière à ce que des dispositions soient prises pour renvoyer l'intéressé à sa base ou le transférer à une autre station pour y recevoir une instruction complémentaire.

(ii) En général

Le premier gardien peut affecter un gardien adjoint surnuméraire à la garde de la lanterne ou de la salle des machines s'il considère que l'intéressé est suffisamment expérimenté et fiable. Tout gardien adjoint surnuméraire parfaitement compétent peut assumer sa part des devoirs de la station au même titre qu'un premier gardien adjoint.

iii) Service d'hiver

Lorsqu'un gardien adjoint surnuméraire parfaitement compétent est envoyé dans une station pour y prendre son service d'hiver, le travail qui lui est confié par le premier gardien est déterminé de manière à aider le mieux possible celui des gardiens permanents.

d) *Rotation à terre des gardiens affectés à un phare situé sur un rocher*

Les gardiens affectés à un phare situé sur un rocher restent à terre entre deux relèves.

Le service normal est de huit semaines dans le phare, suivies de quatre semaines à terre et, tous les trois mois, un gardien adjoint surnuméraire est envoyé sur chaque phare doté d'un équipage de quatre gardiens, de manière à pouvoir observer la routine des relèves.

Pendant sa période à terre, tout gardien affecté à un phare situé sur un rocher possédant des unités d'habitation à terre veille au bon ordre de cette unité et au respect dans les lieux des dispositions pertinentes du règlement. Lorsque des signaux visuels sont observés en provenance du phare, le gardien à terre les enregistre et fait suivre la correspondance, les ordres, etc. concernant la station.

Tous les autres gardiens de phare installés sur un rocher sont considérés comme dégagés de leurs devoirs officiels pendant leur séjour à terre, sauf en cas d'urgence où ils peuvent être requis de reprendre immédiatement leurs fonctions. Dans ce cas, une période compensatoire à terre leur est accordée en tenant compte des exigences du service.

Amendement n° 31

Les amendements suivants devraient être apportés au manuel :

Règlement III. 1(c)(ii), deuxième ligne, «be» doit se lire «he»

Règlement III. 39(d)(ii), première ligne, «six» doit être supprimé et remplacé par «huit».

Règlement III. 4(a), insérer un astérisque avant les mots «Dans les stations côtières suivantes ...» supprimer Dungeness de la liste des stations.

Au moment prévu pour la relève, le gardien à terre doit être prêt à se rendre dans le phare pour remplacer l'un des gardiens qui s'y trouvent. Pour autant que les exigences du service le permettent, les gardiens adjoints surnuméraires sont autorisés à passer quatorze jours à terre dispensés de leurs obligations pour chaque période de huit semaines prestée sur une station installée sur un rocher (ou pour une période calculée au prorata en cas d'un tour de service plus court).

e) *Non-ingérence dans les devoirs publics*

Les gardiens ne permettent jamais à un intérêt, privé ou autre, d'interférer dans l'exercice de leurs devoirs publics qui revêtent une importance cruciale pour la sécurité de la navigation.

Il est rappelé aux gardiens que leur maintien et leur promotion au sein du Service dépendent de leur stricte obéissance aux ordres, de leur respect des règlements conçus pour guider leur action, de leur zèle, de leur sobriété et du maintien de la propreté et du bon ordre dans la station.

III. 2. Absence de la station

a) *Généralités*

Dans toute station comportant au moins trois gardiens, un premier gardien adjoint sollicitant un congé dans la journée doit consulter le premier gardien pour déterminer l'heure la plus commode et obtenir son consentement avant de quitter la station : si le premier gardien a l'intention de s'absenter de la station dans la journée, il doit en informer le premier gardien adjoint le plus

ancien. Tout gardien s'étant absenté pendant la journée doit regagner la station à une heure raisonnable et, en tout cas, avant minuit. Les quarts sont fixés de manière à ce qu'un gardien rentrant tard à la station ne soit pas requis de prendre le quart cette même nuit.

La permission de s'absenter d'une station côtière pendant toute une nuit — autre que la nuit comprise dans les 24 heures hebdomadaires de repos — doit être obtenue à l'avance du superviseur de district.

Aucun gardien ne s'absente pendant toute une nuit d'un phare situé sur un rocher sans l'autorisation préalable du superviseur de district. Ladite autorisation n'est accordée que dans des circonstances exceptionnelles.

b) *Absence du premier gardien*

En l'absence du premier gardien, qu'elle qu'en soit la cause, la responsabilité pleine et entière de la station revient au premier gardien adjoint le plus ancien qui l'assume jusqu'au retour de l'intéressé.

Chaque fois que le premier gardien est tenu de quitter la station pour une période longue ou courte, il doit remettre les clés, les livres, etc. au gardien désigné pour le remplacer. Si, pour une raison personnelle quelconque, le premier gardien d'une station «mixte» (hommes-femmes) s'estime incapable de remettre les clés de son logement au gardien venu le relever, il les remet alors à son superviseur de district.

La date et l'heure à laquelle le premier gardien prend et quitte ses fonctions sont consignées dans le journal mensuel.

Au cas où une aide serait requise en raison de la maladie ou de l'incapacité d'un gardien, une demande de remplacement est immédiatement envoyée au superviseur de district.

c) *Stations côtières à deux gardiens*

Dans les stations côtières à deux gardiens, l'un d'entre eux est de quart à partir du crépuscule et l'autre, au cas où il aurait pris un congé pendant la journée, doit regagner la station avant le soir et signaler son arrivée au premier qui consigne alors l'heure de retour dans le journal. Aucun congé pour la nuit n'est pris ou accordé sans la permission préalable du superviseur de district, sauf à titre de substitut à la période hebdomadaire de 24 heures de repos et, à aucun moment et sous aucun prétexte, la station n'est laissée sans l'un des gardiens à l'intérieur des locaux.

III. 3. Transformation des locaux

Aucune construction extérieure, temporaire ou pas, n'est érigée par les gardiens. Ces derniers ne peuvent pas non plus modifier les locaux du phare, ses barrières ou autres structures sans la permission de Trinity House. Au cas où les gardiens désireraient ériger une construction ou transformer les locaux, ils doivent attirer l'attention du superviseur de district sur ce point, de préférence pendant l'une de ses visites d'inspection.

Amendement n° 204

Brochure III

Règlement III.4 — congé annuel

Supprimer le règlement existant et insérer :

III. 4. Congé annuel et exemption des périodes de service

a) Stations côtières

- i) Les premiers gardiens, les premiers gardiens adjoints et les premiers gardiens adjoints locaux des stations côtières bénéficient d'un congé annuel de vingt-huit jours.
- ii) Les gardiens adjoints surnuméraires bénéficient d'un congé annuel de dix-sept jours.
- iii) Les gardiens des stations côtières qui sont tenus de travailler pendant l'un des jours fériés légaux suivants :

Jour de l'An	Summer Bank Holiday
Vendredi saint	Noël
Lundi de Pâque	Lendemain de Noël [Boxing Day]
Spring Bank Holiday	

se voient accorder un jour supplémentaire de congé payé pour chaque jour férié légal pendant lequel ils ont travaillé.

La période pendant laquelle le congé annuel doit être pris dépend des exigences du Service. Le superviseur de district fixe les dates des gardiens dont il a la charge en tenant compte dans la mesure du possible — en fonction de la disposition des gardiens remplaçants — des desiderata des intéressés.

L'année de congé court du 1^{er} janvier au 31 décembre

b) Stations installées sur un rocher

- i) Les gardiens principaux et les premiers gardiens adjoints des stations installées sur un rocher se voient accorder vingt-huit jours de repos au bout de leurs vingt-huit jours de service dans la station et ne bénéficient d'aucun autre congé annuel ou jour férié légal.
- ii) Les gardiens adjoints surnuméraires se voient accorder une période de repos à terre, au rythme d'une semaine pour chaque mois passé dans une station installée sur un rocher.

Amendement n° 99

T.H. n° 461/65

Règlement III. 4(a)

Annuler l'amendement n° 85 et remplacer les dispositions pertinentes comme suit :

Gardien adjoint surnuméraire

Moins de quatre ans d'ancienneté : supprimer quatorze jours

insérer quinze jours

Plus de quatre ans d'ancienneté : supprimer vingt-cinq jours

insérer vingt-six jours

Premiers gardiens adjoints :	supprimer vingt-cinq jours
	insérer vingt-six jours
Premiers gardiens :	supprimer vingt-cinq
	insérer vingt-six jours
Premier gardien / Instructeur	supprimer trois semaines calendaires et quatre jours
	insérer trois semaines calendaires et cinq jours

Amendement n° 174

T.H. n° 100/30/1

Règlement II. 57 et

Règlement III. 5

Après le deuxième paragraphe, ajouter : «Dans les stations de type I installées sur un rocher ou dans une tour, la dotation réglementaire inclut 9 draps et 8 taies d'oreiller.»

b) Stations côtières

Les premiers gardiens et les premiers gardiens adjoints travaillant dans des stations installées sur des rochers se voient accorder une période de repos mensuelle à l'issue de leur période normale de deux mois de service et, dans ce cas, n'ont droit à aucun congé supplémentaire.

III. 5. Literie

Concernant les gardiens de phare, la literie constitue une question personnelle et chaque gardien est responsable du matériel devant le superviseur de district.

La dotation réglementaire englobe :

1 matelas	2 paires de drap	[remarque manuscrite :
1 traversin	2 housses pour traversin	voir l'amendement n° 174]
1 oreiller	2 taies d'oreiller	
1 couvre-lit	4 couvertures	

Les coûts de blanchisserie sont supportés par Trinity House et l'opération elle-même s'effectue selon des modalités fixées par le superviseur de district. Si les gardiens préfèrent, ils peuvent s'occuper eux-mêmes du blanchissage et soumettre des factures au superviseur de district pour remboursement.

Les remplacements inhérents à l'usure normale ne sont effectués qu'après une inspection du superviseur de district qui délivre un certificat de mise au rebut.

Les gardiens transférés d'une station installée sur un rocher à une autre prennent leur literie avec eux, mais les gardiens transférés d'une station installée sur un rocher à une station côtière rapportent leur literie à terre et la rendent au superviseur de district.

III. 6. Livres

Une liste des principaux livres de cours, etc. — tels qu'ils sont conservés dans chaque phare — figure à l'annexe 1.

III. 7. Censure – méthodes de communication

Amendement n° 205

Brochure III

Règlement III. 8 — ramonage des cheminées

Supprimer le texte actuel du règlement et insérer :

Amendement n° 207

Brochure III

Règlement III. 9 — procédure de nettoyage

Supprimer le texte actuel du règlement et insérer :

III. 9 — Procédure de nettoyage

Le premier gardien veille à ce que la procédure de nettoyage suivante soit exécutée par le gardien de quart le matin :

- i) Le feu doit être éteint à l'aube ou plus tard si besoin est en raison du brouillard et ses rideaux placés. Le feu doit ensuite être immédiatement préparé en vue de son exposition lors du prochain allumage.
- ii) Le système d'éclairage doit ensuite être poli ou nettoyé, conformément aux instructions spéciales correspondantes telles qu'elles sont conservées dans la station et tous les accessoires connexes laissés dans un ordre parfait et prêts pour une utilisation immédiate.
- iii) Le verre de la lanterne, le cuivre et le laiton, les ustensiles, le sol et la plate-forme de mouchage doivent être nettoyés et bien rangés et la salle de service laissée en bon ordre.

III. 10. Filtres en verre coloré

Il faut veiller tout particulièrement à ce que les filtres en verre coloré soit gardés parfaitement propres et à ce qu'en cas d'utilisation d'éléments en verre de taille devant être déposés pour le nettoyage, lesdits éléments soient exactement remontés dans leur position initiale et les lamelles bien vissées.

En cas d'augmentation du chevauchement des filtres en verre coloré, en raison de la présence de petites fractures dans l'un d'entre eux, le filtre de réserve sert à remplacer le filtre défectueux et un nouveau filtre est commandé.

Les filtres conservent leur position initiale. Tous les filtres de réserve sont maintenus en parfait état de propreté et prêts à l'emploi en cas d'accident. Le premier gardien passe immédiatement une commande pour remplacer tout filtre éventuellement cassé.

III. 11. Grues, palans, etc.

Le premier gardien surveille constamment les grues, treuils, palans et autres matériels de levée de la station et veillent à ce qu'ils soient conservés en parfait état de marche.

Les défauts sont consignés dans le livre des réparations ou, si une réparation s'avère urgente, elles sont immédiatement signalées au superviseur de district.

L'ingénieur en chef du service chargé des ravitaillements au sein du district inspecte les palans à câble d'acier et les équipements annexes des phares de Round Island, Lundy North, Lundy South et South Bishop quatre fois par an, ce qui est l'occasion pour le premier gardien d'attirer l'attention de l'intéressé sur les défauts dont il a connaissance.

Une inspection annuelle des grues et autres appareils de levage est effectuée dans tous les phares par le responsable principal [Master] et l'ingénieur en chef du service chargé des ravitaillements au sein du district. En outre, quatre fois par an, un examen approfondi est effectué sous la direction de l'ingénieur principal.

III. 12. Clés du logement

Tout premier gardien adjoint ayant obtenu l'autorisation de s'absenter pour une période courte ou longue doit, avant de quitter les lieux, remettre les clés de son unité de logement (à moins que quelqu'un comme un membre de sa famille ne demeure responsable de celles-ci) au premier gardien de la station. Voir également le paragraphe III. 2(b).

III. 13. Stations de phare à feu électrique

a) *Devoirs*

Dans les stations de phare à feu électrique où cet arrangement est admis, chaque premier gardien adjoint sert successivement une semaine dans la lanterne et une semaine dans la salle des machines.

b) *Appareil de production de la lumière*

Le moteur et les machines installés afin de produire de l'électricité sont prêts à être lancés et l'appareil de production de la lumière prêt à entrer en activité environ vingt minutes avant le coucher du soleil. L'émission de lumière électrique doit commencer environ quinze minutes avant le coucher du soleil et cesser au lever du soleil (selon un horaire fourni à la station) sur un signal donné depuis la salle des machines. Cependant, par temps de brouillard, le feu entre en activité une heure avant le coucher du soleil et continue à briller une heure après le lever du soleil. En cas d'interruption du feu électrique, le gardien dans la lanterne prévient la salle des machines et allume immédiatement le brûleur de réserve qui doit rester allumé jusqu'au rétablissement du feu électrique et ne sera ensuite éteint que sur avis du premier gardien.

[remarque manuscrite : «voir l'amendement n° 6»]

Ajouter à la fin de la première section :

«Lorsque le matériel de levage inclut un chariot roulant, celui-ci est protégé par une toile entre deux utilisations.»

Ajouter à la fin de la deuxième section :

«Les câbles du palan doivent être vérifiés au moins tous les six mois et changés au moins tous les deux ans.»

Ajouter une cinquième section :

«Le premier gardien veille à ce que les dates et les détails des tests et des entretiens ou réparations soient consignés dans le livre des épreuves de certification de la station.»

Amendement n° 106

T.H. n° 85/66

Règlement III. 13(d)

Ajouter :

«Voir le Règlement II. 58 concernant les lampes à filament des stations dépourvues de personnel de quart.»

Amendement n° 6 — Règlement III. 13(b)

Ajouter :

«Afin de garantir que l'équipement de réserve pourra être immédiatement utilisé en cas de panne grave, la série de générateurs de secours est testée tous les trois jours pendant au moins une heure à une charge équivalant au total des besoins — en alimentation du ou des feux, de l'éclairage de la station, du chargement des batteries, etc. — qui sont normalement ceux de la station en cas de recours au système de secours...»

Amendement n° 175

T.H. n° 619/65

Règlement III. 13(b)

Ajouter : «Le principal feu de navigation du phare Royal Sovereign doit être allumé lorsque la visibilité est mauvaise.»

Amendement n° 7 — Règlement III. 13(c)

Deuxième ligne : après le mot «vapeur», insérer «ou acétylène».

Amendement n° 124

T.H. n° 869/6

Règlement III. 14(a)

Supprimer le numéro des alinéas (vi) et (vii), mais conserver la formule existante sous la forme d'une continuation de l'alinéa (v).

c) *Brûleurs de secours*

Dans les stations où l'équipement de secours comprend un brûleur de vapeur de pétrole, ce dernier est mis en marche et maintenu [remarque manuscrite : «voir l'amendement»] en cet état après avoir fait l'objet d'une mise au point focale, dans la journée pendant une heure, une fois par semaine. Une fois éteint à l'issue du test, le brûleur est de nouveau rendu prêt à l'emploi.

Dans les stations munies d'un changeur de lampe, le feu de secours est allumé, aligné et testé tous les jours, juste avant le feu principal, pour vérifier qu'il est en ordre de marche.

d) Lampes à filament

Une lampe utilisée depuis plus de 1 000 heures reste en service jusqu'à ce que le premier gardien estime que le noircissement de l'ampoule en verre ou la déformation du filament la rend impropre à une poursuite de son utilisation. Toute défaillance d'une lampe doit être signalée au superviseur de district en précisant la cause de l'incident et le nombre d'heures d'utilisation de la lampe.

e) Instructions techniques

Outre le Règlement de service qui précède, le personnel respectera strictement les instructions techniques fournies à chaque station concernant l'utilisation de l'équipement de production de lumière électrique, etc.

III. 14. Admission au service des phares

Amendement n° 244

T.H. 383/2/12

Brochure III

Règlement III. 14 — Admission au Service des phares

Supprimer les mots «être de nationalité britannique et» dans le premier paragraphe de la section (a). Ajouter ensuite le paragraphe final suivant :

«Le personnel rejoignant le Service des phares de Trinity House doit respecter toutes les instructions relatives à la nationalité ou à la sécurité en vigueur dans cette Compagnie.».

Références d'un employeur à la date de la candidature.

Certificat de santé délivré par un médecin.

Un test d'instruction est organisé pour vérifier que le candidat sait lire et écrire sous la dictée et possède des notions rudimentaires d'arithmétique.

Les candidats sont tenus de passer un examen médical strict mettant l'accent sur :

- i) le caractère suffisant de leur dentition ;
- ii) la présence d'une hernie n'ayant pas été soignée avec succès par une opération réalisée plus de six mois avant le dépôt de la candidature est un obstacle définitif à cette dernière ;
- iii) le candidat doit avoir été vacciné dans les cinq ans ayant précédé le dépôt de sa candidature et, sur demande du médecin agréé, doit accepter de se soumettre à un rappel sur rendez-vous.

La norme en matière de vision est la suivante :

- iv) les candidats doivent avoir une acuité visuelle brute d'au moins 6/6 dans un œil et de 6/9 dans l'autre ;

v) les candidats dotés d'une acuité visuelle brute inférieure à celle décrite ci-dessus mais :

ne descendant pas au-dessous de 6/12 dans chaque œil ou

ne descendant pas au-dessous de 6/9 dans un œil et de 6/36 dans l'autre

sont acceptés à condition de *porter des lunettes* amenant leur acuité visuelle corrigée à un niveau au moins égal à celui indiqué ci-dessus en (iv).

Les candidats dotés d'une acuité visuelle brute inférieure à 6/36 dans l'un ou l'autre œil ne sont pas acceptés. Aucun candidat daltonien ne peut être accepté.

Si les certificats produits sont estimés conformes aux conditions énoncées, la candidature est soumise au Conseil et, si elle est retenue, le candidat est nommé pour remplir un poste vacant au sein du Service des phares.

Tout candidat entrant dans le Service doit signer un accord sur le formulaire approprié.

Chaque superviseur conserve — en vue de les remettre aux candidats potentiels — des copies du jeu de circulaires exposant les qualifications requises des personnes désirant rejoindre le Service des phares, ainsi que les conditions de travail, le salaire, etc.

b) *Formulaire reprenant le texte de l'accord*

Pour plus de détails sur le formulaire reprenant le texte de l'accord signé par tous les nouveaux venus, voir l'annexe II.

[l'ensemble de la section III. 15. est barré de deux traits obliques tracés à la main]

Amendement n° 50

T.H. n° 1584/1962

Règlement III. 16

Ajouter le nouveau paragraphe qui suit : «Il est interdit de fumer dans la salle des batteries et un panneau 'Défense de fumer' doit être affiché dans toutes ces salles qui doivent être en outre correctement ventilées.».

Amendement n° 93

Règlement III. 16

Ajouter après l'amendement n° 50 :

«Il faut particulièrement veiller à la propreté des becs d'extincteur pour éviter leur obstruction.».

Amendement n° 94

T.H. n° 748/64

Règlement III. 16

Ajouter le nouveau paragraphe qui suit :

«Chaque phare doté d'un personnel de quart dispose d'une corde d'évacuation en fibres naturelles attachée à la partie inférieure du garde-fou de la galerie, à bonne distance de la porte de la lanterne, censée permettre la fuite en cas d'urgence.

La corde est suffisamment longue pour permettre de passer par-dessus la rampe depuis l'intérieur et de gagner le sol. Elle doit être enroulée en spirale et maintenue à l'extérieur du garde-fou au moyen d'une courroie et d'un cabillot de manière à pouvoir être rapidement libérée.»

La corde d'évacuation est fréquemment inspectée par le premier gardien et changée au besoin.

Amendement n° 26

T.H. 1155/1961

Règlement III. 17

Supprimer la troisième section et la remplacer par le texte suivant :

«Afin d'éviter toute perte due à un signal de brume affecté par un grippage des valves solénoïdes ou par un défaut des diaphragmes, ledit signal de brume doit être vérifié régulièrement. Pour ce faire, il doit être émis par temps clair — pendant environ dix minutes — quatorze jours après son dernier emploi pour cause de brume ou après son dernier test. Pendant le test, le matériel utilisé pour actionner le signal devrait être celui qui *n'a pas été* utilisé lors de l'emploi réel ou du test précédent. Concernant les signaux de brume à air comprimé, les solénoïdes ne doivent pas obligatoirement être testés à condition de suivre la procédure susmentionnée. Par contre, les diaphragmes montés sur les valves d'admission d'air doivent être examinés tous les mois et remplacés si nécessaire. En tout cas, chaque diaphragme doit être changé après cinq cents heures d'utilisation ou douze mois selon le premier terme atteint.»

III. 16. Mesures de précaution contre les incendies

Les gardiens doivent prendre de solides précautions pour éviter tout incendie involontaire et il convient de veiller particulièrement à ce qu'aucune lampe, bougie, morceau de charbon ou autre article ne soit laissé allumé ou incandescent en un endroit quelconque, ce qui risquerait de mettre le feu. Les gardiens doivent se montrer prudents lorsqu'ils stockent les déchets de coton, notamment ceux ayant été utilisés ou s'étant imbibés d'huile, dans la mesure où ce matériau est connu pour sa propension à s'enflammer spontanément.

Le premier gardien veille à ce que l'équipement anti-incendie de la station soit toujours à sa place et en ordre de marche et aussi à ce que chaque gardien en connaisse l'emplacement exact et la manière de s'en servir pour éteindre un début d'incendie, ainsi que la façon d'appeler du secours.

III. 17. Signaux de brume

Dans les stations d'émission de signaux de brume, le signal doit être maintenu absolument propre : les roulements à bille et les parties mobiles doivent être soigneusement lubrifiés et le signal prêt à être lancé immédiatement. Dès que le brouillard tombe ou que l'air s'épaissit en raison d'une brume sèche, d'une chute de neige, d'une giboulée ou d'une pluie brumeuse tombant sur la station elle-même ou aux alentours et de nature à gêner la navigation, le signal est déclenché et reste en action jusqu'à ce que l'air s'éclaircisse. Le gardien de quart est tenu de prendre les mesures requises pour actionner et arrêter le signal de brume et doit consigner l'heure exacte de ces deux opérations. Il convient notamment de rappeler qu'il vaut mieux actionner le signal trop longtemps que pas assez et que ce signal est supposé aider non seulement les navires passant près de la station, mais aussi constituer une aide à la navigation pour les navires sur le point d'appareiller. Il doit donc être actionné en présence d'un indice de brume en mer ou vers le large.

Par temps très froid, le premier gardien veille à ce que la salle des machines soit chauffée ou que d'autres mesures soient prises afin d'empêcher que le système de circulation d'eau ou d'autres éléments ne gèlent.

Le diaphragme en caoutchouc de la valve d'admission du signal de brume s'abîme avec le temps et, pour prévenir toute panne, doit être examiné une fois par mois et renouvelé au besoin. Chaque année, au mois d'août, le vieux diaphragme — à condition d'être utilisé depuis douze mois — est remplacé par un nouveau et détruit. Cette opération est consignée dans le journal de la station.

Les instructions techniques envoyées à la station concernant l'entretien et le fonctionnement de l'appareil par temps de brouillard doivent être soigneusement lues.

Le premier gardien est supposé vérifier le bon état de marche de chaque composant de l'appareil avant d'actionner celui-ci.

Une personne doit rester constamment de quart dans la salle des machines par temps de brouillard, tant que la machine est en marche, et [toute la page est illisible, car tronquée à gauche, NdT].

III. Entrées du journal

Il tient un journal annuel dans lequel il transcrit chaque jour les entrées insérées dans le journal mensuel en ajoutant tous les commentaires jugés nécessaires et tous les événements dignes d'être consignés, ainsi que l'apparence des feux ou des bruits produits par les signaux de brume à proximité. Le premier gardien fait parvenir le journal mensuel au superviseur de district pour que celui-ci l'envoie à Trinity House : cette opération intervient à la fin de chaque mois calendaire pour les stations côtières et à chaque relève pour les stations installées sur un rocher.

Le journal annuel est conservé dans le phare pendant dix ans et peut être détruit au bout de ce délai, à moins que la station ne dispose d'un local d'archivage approprié auquel cas ce délai de conservation peut être prolongé.

III. 23. Rideaux de la lanterne

Les gardiens veillent à ce que les rideaux de la lanterne soient correctement tirés ou apposés tous les jours pendant le processus de nettoyage des vitres. Les rideaux sont relevés ou démontés et mis de côté tous les jours avant l'allumage du feu.

III. 24. Vitrage de la lanterne

Le vitrage doit être soigneusement nettoyé tous les jours, sur ses faces externe et interne, par les gardiens et lavé à l'eau sur sa face extérieure, si nécessaire, pour effacer la trace des embruns et autres saletés susceptibles de gêner le passage de la lumière. Pour la même raison, il doit également être nettoyé de nuit au cas où il aurait été obscurci par la condensation ou la neige.

Le vitrage doit être nettoyé comme suit sur sa face interne : il faut commencer par enlever la poussière à l'aide d'un chiffon en lin légèrement humidifié, puis passer une peau de chamois douce débarrassée de tout objet susceptible d'altérer le polissage du verre.

Chaque station doit conserver deux panneaux de lanterne (et, si la lanterne comporte des filtres en verre coloré, deux filtres de chaque taille) en réserve. Dès le remplacement d'un élément par un panneau ou un filtre de réserve, le premier gardien passe une nouvelle commande de manière à toujours disposer d'un stock de réserve.

Il convient de décrire avec soin l'élément de réserve du vitrage à commander. Si les panneaux sont plats et de taille inégale et si la station dispose d'un plan d'ingénieur les décrivant, le numéro de ce plan doit être indiqué sur la commande. En l'absence d'un plan, le bon de commande doit être accompagné d'un croquis.

Le premier gardien signale immédiatement au superviseur de district tout endommagement du vitrage de la lanterne nécessitant une réparation immédiate ou différée.

III. 25. Lentilles

Toutes les lentilles et tous les prismes sont soigneusement nettoyés tous les jours : il faut commencer par enlever la poussière à l'aide d'un chiffon en lin légèrement humidifié, puis passer une peau de chamois douce. Au cas où le verre serait devenu graisseux, il faut d'abord le laver avec un chiffon en lin précédemment trempé dans de l'alcool de méthylène, puis le sécher soigneusement avec un chiffon en lin et le frotter avec une peau de chamois douce.

Les chiffons servant au nettoyage des parties en verre ne doivent être recouverts d'aucune substance grasse, poussière ou grain. Lorsqu'une fêlure, une ébréchure ou une autre déféctuosité est constatée sur une lentille, l'incident doit être immédiatement consigné dans le livre des réparations de la station et le premier gardien doit, à chaque fois, signaler les circonstances au superviseur de district, à charge pour celui-ci de faire suivre le rapport d'incident à Trinity House.

Amendement n° 205

Brochure III

Règlement III. 20 — appareil de production de la lumière

Supprimer le règlement existant et insérer :

III. *[illisible]* appareil de production de la lumière

Le premier gardien veille à ce que :

- i) L'entretien du feu soit assuré en conformité avec les instructions et les diagrammes laissés à la station et à ce que la ou les lampes soient correctement réglés et aient fait l'objet d'une mise au point focale.
- ii) L'appareil de production de la lumière, le vitrage de la lanterne et la ventilation soient en parfait état de marche et qu'aucune condensation ou humidité ne porte atteinte à l'efficacité du feu.
- iii) Les caractéristiques du feu soient en permanence conformes aux documents idoines.
- iv) Lorsque la lanterne dispose d'un appareil de chauffage, celui-ci soit mis en marche en cas de besoin.

[Deux paragraphes barrés de deux traits obliques tracés à la main et accompagnés de la mention manuscrite suivante : «AM/N°225 TH 535/14/2»]

III. 28. Equipement de sauvetage dans les stations installées sur un rocher

a) *Bouées de sauvetage*

Les gardiens veillent à ce que les bouées fournies à la station soient à leur place à tout instant et prêtes à une utilisation immédiate.

b) *Gilets de sauvetage*

Pour la prévention des accidents, des gilets de sauvetage sont distribués dans la mesure du possible aux gardiens de phare préposés à une station installée sur un rocher et doivent être portés au moment du débarquement ou de l'embarquement dans le cadre d'une relève, du chargement ou du déchargement des provisions et à toutes les autres occasions où il s'avère nécessaire pour les intéressés de se trouver sur le ponton de débarcadère ou sur le rocher. Pendant leur service sur le rocher, les gardiens ne doivent jamais s'exposer inutilement à un danger et, pour renforcer la prévention et assurer leur sécurité personnelle, saisir chaque occasion de se familiariser avec l'action de la mer et l'heure des marées.

c) *Pistolet lance-amarre Schermuly*

Cet appareil qui est distribué à certains phares situés sur un rocher doit être conservé dans un endroit sec aussi bas dans le phare que les conditions d'humidité le permettent et facilement accessible.

Les fusées et les cartouches sont utilisées en rotation selon leur date de livraison.

Toute défaillance est signalée par le premier gardien au superviseur de district, à charge pour celui-ci de prévenir Trinity House.

Pour éviter qu'une fusée ou une cartouche ne soit conservée pendant plus de deux ans, une fusée au moins est tirée tous les six mois. Si cette action ne s'est pas avérée nécessaire pour les besoins du service pendant les six derniers mois, une fusée est tirée à titre d'entraînement à la fin des mois de juin et de décembre, sous la direction d'un agent du service chargé des ravitaillements au sein du district et les pièces de remplacement sont immédiatement commandées.

Amendement n° 52

T.H. 398/1962

Règlement III. 29.

Supprimer de la liste des stations installées sur un rocher :

Strumble Head

Pembroke Executive Council

Insérer un nouveau paragraphe après la liste des stations installées sur un rocher :

«Les phares de Strumble Head Orfordness, South Stack et Lynmouth Foreland sont situés dans le territoire d'une autorité sanitaire locale et une aide médicale d'urgence devrait être obtenue d'un médecin local dans le cadre du National Health Scheme [système de santé national].

Une ligne spéciale est conservée spécialement pour ces tirs d'entraînement et doit être soigneusement séchée en vue de sa réutilisation.»

Règlement 28(d)

Porte des cabines de grue

Dans les phares de Wolf, Eddystone, Smalls et Hanois, des barreaux sont prévus pour les situations où la passerelle menant à la cabine de grue est ouverte et où la grue n'est pas utilisée.

Lorsque le gardien pilote la grue, il doit porter un harnais de sécurité d'une longueur déterminée fixé à un piton à œil au moyen d'un mousqueton approprié.

Les portes ne peuvent être ouvertes qu'après avoir obtenu l'autorisation du premier gardien.

[Mention manuscrite : «AMENDEMENT 156».]

28.6. A chaque relève, le premier gardien ou le gardien préposé soumet au superviseur de district un certificat dans lequel il atteste avoir examiné l'équipement de sauvetage et de lutte contre l'incendie de la station et l'avoir trouvé en bon état ou bien dans lequel il décrit le problème, au cas où il aurait constaté une déficience.

III. 29. Soins médicaux

Les stations suivantes installées sur un rocher sont situées dans une zone couverte par l'autorité sanitaire locale et, au cas où leurs gardiens auraient besoin de soins médicaux urgents, le médecin approprié de la zone concernée doit être contacté en se conformant aux instructions du superviseur de district. Les honoraires du praticien et le coût de son déplacement jusqu'à la station relèvent de la responsabilité de l'autorité sanitaire locale.

<u>Station</u>	<u>Autorité sanitaire locale</u>		
Skerries	Anglesey	Executive Council	
Longships	Cornwal	"	"
Portland Breakwater	Dorset	"	"
Beachy Head	Eastbourne	"	"
Needles	Isle of Wight	"	"
Coquet	Northumberland	"	"
Flatholm	Cardiff	"	"
Lundy North}			
Lundy South}	Devon	"	"
Round Island}			
Bishop Rock}	Isles of Scilly	"	"
Strumble Head	Pembroke	"	"

Dans les stations installées sur un rocher autres que celles mentionnées ci-dessus, la procédure d'urgence ordinaire pour réclamer une aide médicale doit être suivie et, dans ce cas, les honoraires du médecin et le coût de son déplacement sont pris en charge par Trinity House.

Toutes les stations côtières sont situées dans une zone couverte par une autorité sanitaire locale, de sorte que les gardiens en poste dans ces phares et leur famille doivent se faire enregistrer auprès d'un médecin local et recevoir des soins dans le cadre du National Health Scheme [système de santé national] selon les procédures ordinaires.

III. 30. Médicaments

Le premier gardien veille à ce que la caisse de médicaments soit remplie et comprenne des produits autorisés sur la liste imprimée à cet effet. Une copie de la liste est conservée dans la caisse qui doit être verrouillée et dont la clé doit être confiée au premier gardien. [mention manuscrite illisible]

A chaque relève, le premier gardien ou le gardien préposé soumet au superviseur un certificat attestant qu'il a examiné le contenu de la caisse et l'a trouvé satisfaisant.

III. 31. Brûleurs à pétrole

Dans les stations équipées de lampes à pétrole lampant de type «Douglass 2» à titre de feux subsidiaires, le premier gardien ou le gardien préposé veille à ce que les lampes et les brûleurs soient en bon état et à ce que ces feux soient allumés et éteints en même temps que le feu principal. Le gardien chargé de veiller sur le feu inspecte les lampes au moins une fois pendant son quart.

[trois paragraphes de cette section sont barrés de deux traits obliques tracés à la main et accompagnés de la mention manuscrite suivante : «ANNULÉ»].

Le bec des brûleurs doit être maintenu dans un état de parfaite propreté, sans faire la moindre tentative visant à le rendre brillant. Il doit être simplement bouilli dans de la potasse tous les matins puis, alors qu'ils est encore chaud, trempé dans de l'eau froide où tout dépôt éventuel pourra être aisément enlevé à la main. Il convient de veiller à ce que les becs reposent vraiment et correctement au sommet du tube de la mèche une fois remis en place.

III. 32. Assurance nationale

a) Généralités

Les gardiens de phare, excepté ceux affectés aux stations des îles Anglo-Normandes ou de la Pointe Europe [Europa Point] à Gibraltar, doivent être assurés en vertu des Lois sur l'assurance nationale telles qu'elles sont décrites en détail dans la brochure VI. Les arrangements applicables aux gardiens des phares des îles Anglo-Normandes ou de la Pointe Europe [Europa Point] à Gibraltar sont les suivants :

b) *Îles Anglo-Normandes et Gibraltar*

Aux fins de l'assurance nationale, les gardiens affectés aux phares des îles Anglo-Normandes et le premier gardien du phare de la Pointe Europe [Europa Point] à Gibraltar relèvent de l'une des catégories suivantes :

- i) ceux domiciliés dans les îles Anglo-Normandes et le premier gardien de la Pointe d'Europe [Europa Point] qui vit dans le phare, ou
- ii) ceux qui viennent de terminer leur période de service dans les îles Anglo-Normandes et rentrent chez eux en Angleterre ou au Pays de Galles pour leur rotation à terre.

Les gardiens recrutés localement dans les îles Anglo-Normandes ou à Gibraltar et qui ne peuvent pas être affectés à une station située hors de la zone de leur domicile ne sont pas couverts par le National Insurance Scheme [système de santé national] et, par conséquent, paient des cotisations volontaires pour en bénéficier.

Catégorie i)

Les gardiens de cette catégorie sont obligatoirement assurables et continuent à verser des cotisations de classe I (mais pas de cotisations au titre de l'assurance contre les accidents du travail) pendant douze mois à compter de la date où ils ont élu résidence dans les îles Anglo-Normandes ou à Gibraltar. Au bout de douze mois, ils ont le choix entre rester dans le système d'assurance en acquittant des cotisations de classe III (comme les personnes inactives) ou en sortir pour le reste de leur séjour dans les îles Anglo-Normandes ou à Gibraltar. Une fois revenus définitivement en Angleterre ou au Pays de Galles, ils sont de nouveau tenus d'acquitter des cotisations de classe I.

Les personnes choisissant de demeurer dans le système après douze mois et ayant au moins quarante-cinq cotisations par an à leur crédit sont considérées comme ayant cotisé au taux de la classe I une fois revenus définitivement en Angleterre ou au Pays de Galles et ont donc alors immédiatement droit à toutes les prestations prévues par le National Insurance Scheme [système de santé national].

Par contre, les gardiens choisissant de sortir du système sont tenus, une fois revenus en Angleterre ou au Pays de Galles, de verser des cotisations de classe I pour les périodes appropriées avant d'avoir droit aux diverses prestations.

Les gardiens relevant de cette catégorie ne sont pas assurables en vertu de la Loi de 1946 sur les accidents du travail [Injury Act 1946] tant qu'ils résident dans les îles Anglo-Normandes et, par conséquent, s'ils ne peuvent pas assurer leur service en raison d'une blessure, ils perçoivent l'indemnité maladie ordinaire de la Compagnie. (Dans ce cas de figure, l'intéressé n'ayant pas droit aux indemnités d'accident du travail, l'indemnité qui lui est versée par Trinity House est exemptée de toute déduction).

Le paragraphe précédent ne s'applique pas aux gardiens de Gibraltar (y compris, dans ce cas précis, les premiers gardiens adjoints locaux). Ces gardiens sont en effet couverts par les dispositions de l'Ordonnance de Gibraltar sur l'assurance contre les accidents du travail et reçoivent des indemnités s'ils sont contraints au repos forcé en raison d'un accident survenu pendant leur travail. Ces indemnités sont déduites des indemnités maladie ordinaires intégrales, mais pas des indemnités maladie calculées en appliquant le demi-tarif. Les gardiens de Gibraltar reçoivent des soins médicaux gratuits en cas d'invalidité résultant d'une blessure reçue dans le cadre de leur travail.

Hormis l'exception décrite ci-dessus concernant les gardiens du phare de la Pointe Europe [Europa Point], les gardiens de la catégorie (i) n'ont pas droit à des soins médicaux gratuits ou à des prestations en vertu des systèmes nationaux d'assurance et de santé («Dans les îles Anglo-Normandes (mais pas à Jersey) les allocations de maladie et de maternité sont cependant versées pendant les six premiers mois d'absence d'Angleterre ou du Pays de Galles») comme leurs homologues en Angleterre ou au Pays de Galles ; ils doivent donc soumettre à leur superviseur de district (ou agent) le compte des dépenses réalisées pour eux-mêmes, leur épouse et leurs enfants mineurs de dix-huit ans au titre d'un quelconque traitement médical, dentaire ou ophtalmologique. Ces dépenses, si elles sont raisonnables, sont prises en charge par la Compagnie dans les conditions suivantes : les médicaments, drogues, appareils, nouveaux dentiers, soins dentaires et lunettes de vue sont partiellement remboursés comme c'est le cas en Angleterre et au Pays de Galles.

Ce règlement ne s'applique pas aux premiers gardiens adjoints locaux en service à Gibraltar.

Catégorie ii)

Les gardiens relevant de cette catégorie sont obligatoirement assurables en classe I (générale), mais ne versent pas de cotisations au titre de l'assurance contre les accidents du travail tant qu'ils restent en Angleterre et au Pays de Galles pendant leur période de repos ou qu'ils sont de service dans un phare situé dans les îles Anglo-Normandes.

Les informations relatives au taux de cotisation et aux diverses prestations payables peuvent être obtenues du superviseur de district ou d'un bureau quelconque du ministère des Pensions et de l'Assurance nationale.

III. 33. Gardiens occasionnels dans des phares terrestres

Dans la mesure du possible un rôle des gardiens occasionnels (recrutés sur place) est établi et tenu à jour pour chaque phare terrestre. Ces hommes peuvent, s'ils sont formés, être appelés pour servir (au lieu des gardiens adjoints surnuméraires) lorsque les circonstances l'exigent.

Le gardien préposé doit signaler à son superviseur de district le nom et l'adresse des hommes adéquats susceptibles de solliciter de temps en temps du travail comme gardiens occasionnels.

III. 34. Machines à occultations ou tournantes

Les machines à occultations ou tournantes, y compris le support tournant de la lentille, doivent être maintenues dans un état de propreté scrupuleuse et tous leurs roulements à billes et pièces en mouvement soigneusement lubrifiés.

Il faut éviter à tout prix que de la poussière ou des grains de sable pénètrent dans les roulements à billes ou les pièces en mouvement des machines.

Les machines doivent être soigneusement remontées à intervalles réguliers et ne doivent en aucun cas parvenir à un état de décharge complète pendant le service. Concernant les optiques tournantes à dioptrique, la machine doit être lancée et engagée avant l'allumage ; concernant les optiques catoptriques à occultations ou tournantes, elles doivent être mises en marche aussitôt que possible après l'allumage.

La vitesse de la machine est fréquemment vérifiée et, si besoin est, ajustée en imprimant un tour ou deux à la vis du régulateur. Il est déconseillé de modifier les réglages plus souvent que nécessaire.

L'ajustement du plateau d'optique tournant ou de la cuve à mercure d'une optique ne doit en aucun cas être modifié par les gardiens. Tout défaut ou irrégularité dans le fonctionnement du plateau doit être immédiatement signalé au superviseur de district et corrigé uniquement par un mécanicien expérimenté. Les poids des cloches de brume — ainsi que des machines à occultations, tournantes et de commande — doivent pouvoir finir leur course (une fois le brouillard levé ou le feu éteint) jusqu'à la base de leur tube. Toute tentative de suspendre la chute des poids dans leurs tubes comporte un risque considérable.

Le gardien de quart est chargé de vérifier que l'horloge commandant le poids est complètement remontée au moment de l'allumage et, au commencement de chaque quart, l'alarme supposée se déclencher quand le poids est descendu jusqu'à sa position la plus basse et doit être remonté, est essayée pour évaluer son état de fonctionnement. Le gardien de quart demeure sur place jusqu'à la fin de la procédure.

Amendement n° 39

T.H. 237/1962

Règlement III. 34 – ajouter :

«Afin de s'assurer de l'efficacité de l'alarme automatique signalant la nécessité de remonter l'horloge, le mécanisme d'alarme est testé tous les jours en déplaçant les poids une fois le feu éteint. Le test réalisé au début de chaque quart peut être effectué manuellement.»

[Deux paragraphes barrés de deux traits obliques tracés à la main et accompagnés de la mention manuscrite suivante : «Amendement n° [illisible]»]

Il convient cependant de ne pas se fier uniquement au dispositif d'alarme à cloche conçu comme dernier avertissement lorsqu'il faut remonter le mécanisme ; les instructions contenues dans ce paragraphe concernant le remontage régulier du poids de l'horloge doivent donc être strictement observées. Dans les stations où le poids commandant l'horloge est suspendu au moyen d'un câble mécanique, ce dernier est examiné tous les mois afin de détecter des effilochages ou des brins endommagés.

III. 35. Unités d'habitation officielles

Il est clairement compris par l'ensemble des gardiens de phare que les unités d'habitation et autres logements appartenant à la Compagnie et occupés par les gardiens et leur famille en raison uniquement de leur emploi dans le phare spécifique doté de ces logements doivent être libérées par lesdits gardiens et leur famille, de même que les meubles et les ustensiles leur étant attachés, dès la fin de leur affectation au phare en question.

Ce règlement s'applique à tous les cas de transfert, de retraite anticipée pour raison de santé, de licenciement pour faute professionnelle grave ou de départ à la retraite à l'âge normal prévu par le régime applicable.

III. 36. Pétrole

Amendement n° 160

T.H. 100/6/3

Remplacer le règlement III. 36. par le texte suivant :

a) Inspection et jaugeage des cuves

Afin d'éviter les fuites ou la contamination, les réserves de pétrole et la salle des cuves sont inspectées par le premier gardien et les citernes ou autres récipients concernés sont jaugés tous les jours. La quantité totale de pétrole en stock est mesurée par jaugeage le dernier jour de chaque mois afin d'assurer une correspondance avec les comptes.

b) Fuites

Toute fuite, contamination ou défektivité marquée du pétrole éventuellement découverte doit être immédiatement signalée au superviseur de district.

c) Vérification du pétrole en vue de détecter des traces d'eau

Toutes les citernes servant à stocker du pétrole sont vérifiées afin d'y déceler des traces d'eau éventuelles aux étapes suivantes :

- 1) avant d'être approvisionnées en pétrole ;
- 2) vingt-quatre heures après avoir été approvisionnées en pétrole ;
- 3) avant de passer d'une citerne à l'autre ;
- 4) une fois par mois.

A l'issue du remplissage, les citernes doivent être laissées au repos pendant au moins vingt-quatre heures avant de servir à alimenter l'un ou l'autre des systèmes de la station.

Avant la réception d'un approvisionnement en pétrole, tous les collecteurs de tête doivent être remplis afin d'éviter d'y pomper des sédiments.

En cas de détection d'une quantité anormale d'eau, celle-ci doit être immédiatement évacuée et l'incident signalé au superviseur de district et consigné dans le journal et dans le livre de gestion des stocks de pétrole.

Le premier gardien veille à prendre toutes les précautions et à procéder à toutes les vérifications afin que seul du mazout propre, ne contenant aucun sédiment ou trace d'eau, [...]

Il convient de veiller tout particulièrement à ce que les bouchons de remplissage vissables des citernes en acier soient revissés à fond (une fois la citerne concernée remplie) et le restent jusqu'à ce que le pétrole contenu dans cette dernière doive être utilisé.

Au moment du remplissage des réservoirs ou des citernes, une pommelle doit être systématiquement utilisée et il faut veiller à empêcher que des saletés ou de l'eau ne se mêlent au combustible à un stade quelconque de l'opération.

Lorsque la station dispose d'une salle de stockage du pétrole, celle-ci ne doit servir à rien d'autre, être correctement ventilée et vide de tout pétrole usagé.

Il convient d'être très prudent au moment du pompage afin d'éviter tout déversement accidentel.

En cas de déversement accidentel de pétrole, il convient de procéder immédiatement au nettoyage.

Le pétrole n'est sorti de la salle de stockage dans la cadre du service que dans un récipient adéquat doté d'un bouchon à vis hermétiquement clos et d'un couvercle vissé permettant un raccordement à une goulotte. Une fois le pétrole transvasé, le récipient est replacé dans la salle de stockage avec son bouchon et son couvercle de raccordement à une goulotte soigneusement vissés.

Les gardiens ne pénètrent sous aucun prétexte dans la salle de stockage du pétrole avec une flamme nue. S'il s'avère nécessaire de pénétrer dans une citerne, le couvercle du trou d'homme est enlevé et la citerne demeure deux jours dans cet état avant qu'un homme n'y pénètre et une flamme nue ne doit jamais être portée à l'intérieur sous aucun prétexte.

Les couvercles à vis des barils à pétrole doivent être soigneusement vissés, que les barils soient vides ou remplis. Si ces barils sont stockés à l'extérieur, ils doivent être recouverts d'une bâche.

Les barils servant régulièrement au transport du pétrole doivent être nettoyés régulièrement à des intervalles d'environ quinze mois à titre de précaution contre la contamination du pétrole par la rouille ou le tartre

g) Consommation de P.V.B.

Les gardiens déterminent soigneusement la quantité de pétrole consommée en une nuit, en mesurant le combustible entré dans les collecteurs le lendemain au moyen des verres gradués.

La consommation pour chaque taille de brûleur s'établit comme suit :

Taille du brûleur	Pintes par heure
M/M	
35	2
50	12
75	22
100	32

III. 37. Revision des flotteurs à mercure ainsi que de l'équipement servant à produire le feu et les signaux de brume

[Mention manuscrite suivante : «amendement n° 202».]

La goulotte de mercure des phares est abaissée et nettoyée tous les dix ans par un mécanicien des ateliers de Blackwall Workshops, tandis que le matériel d'émission de signaux de brume est révisé à des intervalles périodiques dans le cadre d'un programme de routine. Les dispositions relatives aux modalités des deux opérations sont prises sous la direction de l'ingénieur en chef.

[Deux paragraphes barrés de deux traits obliques tracés à la main.]

d) Nettoyage des citernes

A condition que toutes les précautions énoncées en iii) c soient respectées, la période séparant deux nettoyages successifs des citernes principales varie d'une station à l'autre en fonction des conditions de stockage mais peut atteindre dix ans voire davantage.

En règle générale, les citernes principales doivent être nettoyées à fond avant que le niveau des dépôts n'atteigne un niveau tel que des boues puissent être pompées dans les collecteurs de tête. Le nettoyage du réservoir principal doit être consigné dans le journal et dans le livre de gestion des stocks de pétrole et signalé au superviseur.

Dans les stations disposant uniquement d'un réservoir de pétrole et devant être nettoyé en raison du niveau des dépôts, cette situation doit être signalée au superviseur de district qui prendra — de conserve avec le responsable des ateliers de Blackwall — des dispositions pour qu'un entrepreneur local spécialisé procède au nettoyage et fournisse un récipient de stockage temporaire.

Compte tenu de la longue période envisagée entre deux nettoyages successifs de citerne, il est essentiel que les instructions du fabricant relatives au nettoyage des filtres carburant soient scrupuleusement respectées. En outre, tous les autres filtres servant dans le cadre de l'approvisionnement en pétrole ou intégrés aux canalisations de soutirage doivent être inspectés et nettoyés une fois par mois.

Les collecteurs de tête doivent être vérifiés périodiquement afin de détecter d'éventuelles accumulations de sédiment et de procéder alors au nettoyage des pièces. Chaque collecteur de tête est doté d'un robinet de conduite permettant la purge et la citerne peut alors être nettoyée à l'aide de pétrole paraffinique ou de gasoil.

[quatre paragraphes barrés de deux traits obliques tracés à la main et accompagnés de la mention manuscrite suivante : «amendement n° 160»]

Amendement n° T.H.200

T.H. 100/9/49

Brochure III

Règlement III. 38 — peinture et III. 39 peinture périodique

Supprimer les règlements existants et insérer :

III. 38. Peinture

Surveillance des travaux de peinture sous contrat

Les phares, unités d'habitation et autres locaux sont peints pour rendre la station bien visible comme amer et pour préserver sa structure. Des peintures spéciales sont utilisées dans le cadre des travaux sous contrat afin de garantir leur état de conservation pendant le délai prévu ; les surfaces doivent être correctement préparées et les peintures soigneusement appliquées.

Le premier gardien doit veiller à ce que toute violation des clauses contractuelles suivantes soit immédiatement signalée au superviseur :

- i) La peinture est brûlée et intégralement ratée.
- ii) La peinture n'étant pas censée être enlevée est soigneusement nettoyée et débarrassée de toute trace de poussière ou de graisse, des cloques et des parties n'adhérant pas bien.
- iii) Toutes les surfaces, y compris métalliques, qui doivent être soigneusement poncées et débarrassées de toute trace de rouille doivent être recouvertes d'un apprêt avant de recevoir la sous-couche de peinture.
- iv) Toutes les fissures dans la maçonnerie doivent être recouvertes d'un apprêt et réparées avant d'appliquer la peinture.
- v) La peinture ne doit pas être diluée.
- vi) Aucun travail de peinture ne doit être réalisé par mauvais temps risquant de compromettre la qualité du résultat.
- vii) La peinture doit être livrée dans des bidons scellés, correspondre au type spécifié et porter la marque et la description du fabricant, puis entreposée ensuite dans un local approprié.

[Neuf paragraphes barrés de deux traits obliques tracés à la main.]

Le cahier des charges qui lui confère la responsabilité de veiller à la préparation adéquate des surfaces et lui interdit de peindre avant la fin de cette opération. La préparation des surfaces est intégralement décrite dans la clause XVII du cahier des charges ; les clauses XVIII et XIX expliquent le traitement mentionné dans le Programme de peinture (Programme n° 2) qui précise aussi la couleur de finition. Le gardien surveillant les travaux de peinture veille à ce que les peintures livrées correspondent à celles commandées, portent le nom et la description du fabricant et soient livrées dans des bidons scellés.

Il veille à recevoir les échantillons mentionnés à l'article VII du cahier des charges dans des bidons scellés indiquant le nom et la description de la peinture. Dès leur réception, il les expédie à l'ingénieur en chef à Trinity House.

Concernant les stations situées sur une île ou un rocher, les échantillons sont envoyés au superviseur à charge pour ce dernier de les faire suivre à l'ingénieur en chef.

Aucun récipient de peinture ne peut être ouvert par le maître d'oeuvre tant que le premier gardien ou le gardien préposé n'a pas reçu de l'ingénieur en chef ou du superviseur de district la confirmation que les échantillons ont été approuvés et n'a pas constaté que les surfaces ont été correctement préparées et sont prêtes à recevoir la peinture.

g) *Inspection*

La tour du phare est examinée, depuis une nacelle suspendue, par le représentant de l'ingénieur en chef et le premier gardien ou le gardien préposé prévient celui-ci par télégramme, trois jours avant la date prévue du nettoyage, qu'il est prêt pour l'inspection. En aucun cas, le gardien ne fera venir le représentant de l'ingénieur en chef alors que la station n'a pas été convenablement préparée ou que le maître d'oeuvre a déjà entamé les travaux de peinture. Le gardien s'efforce de préparer autant que faire se peut le reste de la station avant la visite du représentant, de manière à ce que ce dernier puisse inspecter toutes les surfaces avant le début des travaux de peinture.

h) *Irrégularités*

Si le maître d'oeuvre ne respecte pas les instructions du premier gardien ou du gardien préposé, ou bien s'il commet des irrégularités, le gardien envoie immédiatement un télégramme à l'ingénieur en chef pour solliciter une visite d'inspection.

i) *Peinture devant être laissée sur place dans la station*

Le gardien veille à ce que la peinture mentionnée dans le Programme n° 3 comme devant rester sur place lui soit remise par le maître d'oeuvre avant le départ de ce dernier ; dans le cas contraire, il signale immédiatement cette anomalie à l'ingénieur en chef par l'intermédiaire du superviseur de district. Cette peinture doit être remise dans des récipients scellés : tout récipient ouvert ou partiellement rempli doit être refusé. Le gardien appose sa signature sur le formulaire d'accusé de réception approprié et fait parvenir ce dernier à l'ingénieur en chef par l'intermédiaire du superviseur de district.

j) *Etats d'avancement*

Le premier gardien ou le gardien préposé envoie chaque semaine un état d'avancement des travaux précisant en termes généraux les surfaces ayant été préparées et celles ayant été peintes au cours de la semaine écoulée. Chaque état est expédié à l'ingénieur en chef sur le formulaire envoyé à la station en même temps que les...

Amendement n° 53

T.H. 928/1960

Règlement III. 39(b) (i)

Ligne 2 : supprimer le mot « quatre » et le remplacer par le mot « trois » autres documents relatifs à la peinture et une copie sera expédiée au superviseur de district. Les stations situées sur un rocher isolé envoient leurs états par télégramme codé et expédient le formulaire dès qu'ils en ont l'occasion. Un spécimen d'état et de télégramme pour stations isolées figure parmi les documents relatifs au contrat.

k) *Rapports d'achèvement des travaux*

Lorsque l'exécution du contrat de peinture touche à sa fin, le gardien prévient directement son supérieur. Les stations situées sur un rocher isolé envoient un télégramme ainsi libellé : « les travaux de peinture touchent à leur fin ».

Ces notifications sont envoyées cinq jours avant la date prévue pour la fin des travaux.

Une fois les travaux de peinture terminés, la station est inspectée par le superviseur.

III. 39. Calendrier des travaux de peinture

Le calendrier suivant est normalement suivi concernant la peinture des phares, logements attenants, etc. :

a) *Phares installés sur un rocher (extérieur)*

- i) Les tours en granit ne sont pas peintes. Les tours en maçonnerie sont peintes tous les quatre ans dans le cadre d'un contrat. Dans ce cas, le cahier des charges est préparé par l'ingénieur en chef et des appels d'offres lancés par le Service des phares de Trinity House.
- ii) Les ouvrages métalliques sont peints tous les deux ans par un entrepreneur local, le personnel du dépôt ou les gardiens. Le cahier des charges est préparé par le superviseur de district qui lance également un appel d'offres.

b) *Phares installés sur un rocher (intérieur)*

- i) Dans les stations comportant une tour en granit, la peinture des surfaces intérieures est réalisée par des entrepreneurs locaux ou par les gardiens eux-mêmes. Le cahier des charges est préparé par le superviseur de district qui lance également un appel d'offres.
- ii) Dans les tours en maçonnerie, la peinture des surfaces intérieures est incluse dans le contrat relatif aux surfaces extérieures.

c) Phares côtiers (extérieur)

- i) L'intégralité de la station, y compris les unités d'habitation, est peinte extérieurement tous les quatre ans sur contrat. Le cahier des charges est préparé par l'ingénieur en chef et les appels d'offres lancés par le Service des phares de Trinity House.
- ii) La surface extérieure des ouvrages métalliques est peinte tous les deux ans par un entrepreneur local ou le personnel du dépôt. Le cahier des charges est préparé par le superviseur de district qui lance également un appel d'offres.

d) Phares côtiers (intérieur)

- i) La surface intérieure des tours et autres bâtiments, à l'exception des unités d'habitation, est incluse dans le contrat relatif à la peinture des surfaces extérieures réalisée tous les quatre ans.
- ii) La surface intérieure des unités d'habitation est peinte tous les huit ans dans le cadre d'un contrat passé localement. Le cahier des charges est préparé par le superviseur de district qui lance également un appel d'offres.
- iii) Normes relatives aux couleurs

Un système de couleurs standards a été adopté par la Compagnie pour toutes les peintures intérieures des unités d'habitation et il ne souffre aucune dérogation. Les couleurs approuvées sont précisées dans les documents contractuels.

e) Charpentes en fer (y compris les poutres à galets, les ossatures, les ponts, etc.)

Les charpentes en fer sont peintes tous les deux ans. Le cahier des charges est préparé par l'ingénieur en chef et les appels d'offres lancés par le Service des phares de Trinity House.

Remarque : La procédure de peinture décrite dans le présent paragraphe a été approuvée à titre de norme, mais la pratique consiste à peindre à la main uniquement lorsque cette opération a été jugée nécessaire par le superviseur de district à l'issue d'une inspection.

[Six paragraphes barrés de deux traits obliques tracés à la main et accompagnés de la mention manuscrite suivante : «Annulé le 08.02/ (année illisible)».]

Amendement n° T.H.201

T.H. 100/9/49

Brochure III

Règlement III. 44 — approvisionnement en eaux pluviales

Supprimer le titre existant et remplacer par :

III. 44. — approvisionnement en eaux pluviales — propretÉ des toits, des gouttières et des citernes

Dans les stations procédant à la récupération des eaux pluviales à des fins domestiques et/ou pour alimenter les moteurs des signaux de brume, le premier gardien veille à ce que :

i) Tous les toits, gouttières et sorties d'eaux pluviales dans les unités d'habitation du phare et dans la salle abritant l'appareil émettant des signaux de brume etc. soient constamment propres et dépourvus d'oiseaux morts, de saletés et autres corps étrangers susceptibles d'être entraînés dans les tuyaux de descente. Ce nettoyage doit être effectué tous les trois mois, voire plus souvent si nécessaire.

ii) Les citernes d'eau soient constamment propres et nettoyées au moins une fois par an.

Dans toutes les autres stations, le premier gardien est tenu de veiller à ce que :

iii) Tous les toits, gouttières et sorties d'eaux pluviales de la station soient nettoyés une fois par an, voire plus souvent si nécessaire.

Amendement n° 206

T.H. 5353/14/2

Brochure III

Règlement III. 41 — Locaux devant être maintenus en ordre

Effacer le règlement existant et insérer le texte suivant :

Le premier gardien veille à ce que :

i) Tous les bâtiments, voies d'accès, sentiers de jardin, citernes d'eau, fossés, drains, etc. reliés à l'établissement soient maintenus en ordre et réparés dans la mesure du possible.

ii) Au cas où des réparations importantes seraient devenues indispensables en raison d'orages ou d'autres causes, un rapport détaillé soit expédié sur le champ au superviseur de district.

iii) Lorsqu'une unité d'habitation appartenant à Trinity House est mentionnée dans un rapport, un bon de commande ou un autre document, ladite unité soit clairement identifiée au moyen d'un numéro ou bien d'une description géographique ou autre (par exemple l'unité Ouest, l'unité Nord, l'unité de la tour, etc.). Si nécessaire, le nom de l'occupant doit aussi être indiqué.

[Un paragraphe barré de deux traits obliques tracés à la main.]

III. 42. Promotion

Après avoir servi de manière satisfaisante et progressé dans sa formation, un gardien adjoint surnuméraire peut, si un poste se libère, être nommé premier gardien adjoint permanent et recevoir un logement pour couples mariés (ou une indemnité de logement) approprié pour la station concernée.

Lorsqu'un gardien adjoint surnuméraire n'est pas nommé au poste de premier gardien adjoint dans un délai de CINQ ans, il est automatiquement promu à ce grade — qu'un poste soit vacant ou pas — et il perçoit le salaire et les émoluments correspondants, y compris une indemnité de logement.

Les premiers gardiens adjoints sont promus au poste de premier gardien au fur et à mesure que des postes se libèrent dans l'ordre d'ancienneté et à condition de remplir les conditions requises.

III. 43. Démission

Tout gardien de phare désirant quitter volontairement le service doit donner un préavis de sept jours et, au cas où l'intéressé serait en mer ou de service dans un phare au moment de l'expiration du préavis, ce dernier sera considéré comme expirant immédiatement après son retour à terre ou sa relève.

[Deux paragraphes barrés de deux traits obliques tracés à la main.]

III. 45. Documents à conserver

Le gardien de quart remplit le journal mensuel en respectant l'intitulé des colonnes et consigne tous les événements notables relatifs à la station. Tout incident concernant un amer est signalé dès que possible au superviseur de district.

Les lettres «G.M.T.» [temps moyen de Greenwich] ou «B.S.T.» [heure d'été britannique] sont insérées, selon le cas, au début de chaque entrée journalière.

Dans le journal et dans toutes les communications officielles, l'heure est indiquée à l'aide du système de vingt-quatre heures.

Dans la journée, il faut en permanence un gardien de quart chargé de prendre des notes. La répartition des tâches à effectuer dans la journée est décidée entre les gardiens et soumise à l'approbation du premier gardien. Dans les phares côtiers dépourvus de signal de brume et exploités par deux gardiens seulement, ce règlement peut être assoupli, étant entendu que la station ne doit jamais être laissée sans surveillance ; un gardien doit demeurer à l'intérieur, même s'il n'est pas nécessairement de quart. L'enregistrement des conditions météo dans les stations à deux gardiens peut être réalisé à 8 et 16 heures au lieu de 9, 12 et 15 heures.

Amendement n° 209

T.H. 535/14/2

Brochure III

Règlement III. 46 — réflecteurs

Effacer le règlement et l'entrée d'index existants.

Règlement III. 47 — Relèves — procédure dans les phares installés sur un rocher

Effacer le règlement existant et insérer le texte suivant :

Règlement III. 47. Relèves — procédure dans les phares installés sur un rocher

Les gardiens des phares installés sur un rocher dont le nom suit sont relevés tous les vingt-huit jours par hélicoptère :

District de la côte Est : Inner Dowsing

District de la côte Sud : Bishop Rock, Casquets, Hanois, Longships, Round Island, Royal Sovereign, Wolf Rock

District de la côte Ouest : Bardsey, Platholm, Lundy South, Skerries, Skokholm, Smalls, South Bishop

Les gardiens des phares installés sur un rocher dont le nom suit sont relevés localement :

District de la côte Est :

Coquet : chaque quatrième mardi par un navire local au départ d'Amble.

Longstone : chaque quatrième mardi par une vedette de Trinity House au départ de Seahouses.

District de la côte Sud :

Beachy Head : chaque quatrième mardi par un navire local au départ de Newhaven.

Eddystone : chaque 29^e jour suivant la relève précédente par un navire local au départ de Plymouth.

Nab : chaque quatrième mardi par une vedette de pilote au départ de Ryde Pier.

Needles : chaque quatrième mardi par un navire local au départ de Yarmouth (île de Wight).

Sark : chaque quatrième mercredi par un transbordeur au départ de Guernesey.

District de la côte Ouest :

Lynmouth Foreland : chaque quatrième mardi par voiture.

South Stack : chaque quatrième mercredi par voiture au départ de Holyhead.

Strumble Head : chaque quatrième mardi par voiture.

Amendement n° 114

T.H. Misc/66

Règlement III. 47

Effacer la section commençant par «District de Harwich : Orfordness [...]»

Effacer la référence à Plymouth Breakwater sous la rubrique «District de Penzance».

[Deux paragraphes barrés de deux traits obliques tracés à la main.]

Amendement n° 91

Règlement III. 49(a)

L'amendement n° 56 remplace le paragraphe 7 qui doit être supprimé.

Amendement n° 56

T.H. 42/1962

Règlement III. 49(a)

Toutes les provisions de réserve — à l'exception du tabac — sont renouvelées par le dépôt de district tous les douze mois, les articles redondants étant ensuite conservés dans la station pendant deux mois et proposés à la vente au personnel d'icelle avant d'être renvoyés au dépôt.

[Un paragraphe barré de deux traits obliques tracés à la main et accompagnés d'une mention manuscrite illisible.]

III. 48. Livre des réparations

Tous les défauts et les questions méritant l'attention dans la station sont répertoriés dans le livre des réparations dont les entrées sont annulées au fur et à mesure des réparations effectuées.

III. 49. Provisions de réserve

a) Généralités

Les provisions de réserve conservées dans les phares installés sur un rocher peuvent être utilisées par les gardiens au cas où leur période de service serait prolongée ou si leurs propres provisions venaient à manquer.

Les gardiens ne sont pas tenus de consommer contre leur gré des provisions de réserve.

Aucune distribution ne peut être faite par le gardien préposé sans le consentement du superviseur de district, sauf en cas d'interruption des communications auquel cas le superviseur de district sera informé dès que possible.

Le stock de provisions de réserve dans le phare est inventorié (et l'inventaire ainsi dressé est signé) par le premier gardien ou le gardien préposé entrant au moment de la relève et une liste des provisions consommées et de celles restantes envoyée à terre au superviseur de district.

Les stocks de provisions de réserve dans les phares sont complétés périodiquement de manière à maintenir les quantités autorisées pour chaque station — telles qu'elles sont indiquées plus bas — et, en cas de nécessité, les gardiens peuvent solliciter les stocks de réserve détenus par le service chargé des ravitaillements au sein du district.

Les provisions de réserve doivent être distribuées dans le cadre d'une rotation stricte tenant compte de leur date de livraison, de sorte que ladite date doit être inscrite sur chaque boîte de conserve.

Tous les stocks de plus de trois ans doivent être examinés périodiquement et toute constatation d'avarie signalée au superviseur de district.

Le prix de vente des provisions de réserve est fixé par Trinity House et peut être modifié de temps en temps.

b) Liste des provisions de réserve devant être conservées dans les stations

Phares installés sur un rocher	Farine ou biscuits en livres	Viande en boîtes de 12 onces
Longstone	56	50
Coquet	28	25
Farne Island	30	20
Beachy Head	Néant	Néant
Nab	Néant	Néant
Needles	28	25
Casquets	56	50
Hanois	56	25
Alderney	Néant	Néant
Sark	Néant	Néant
Round Island	28	25
Lundy North	Néant	Néant
Lundy South	Néant	Néant
Lynmouth Foreland	Néant	Néant
Flatholm	Néant	Néant
Stumble Head	Néant	Néant
Stokholm Island	28	25
Bardsey	Néant	Néant
South Stack	Néant	Néant
Skerries	28	25
Phares installés sur un rocher spéciaux	Farine ou biscuits en livres	Viande en boîtes de 12 onces
Eddystone	150	200
Longships	150	200
Wolf Rock	150	200
Bishop Rock	150	200
Smalls	150	200
South Bishop	150	200

Tous les phares «spéciaux» installés sur un rocher, tels qu'ils sont répertoriés ci-dessus, disposent des provisions de réserve «supplémentaires» suivantes :

Thé	Beurre
Cacao	confiture
Sucre	Bovril (grands pots)
Lait	Pommes-de-terre séchées
Levure	Cigarettes
Légumes	Tabac
Potage	

Les articles supplémentaires suivants doivent figurer dans les provisions de réserve des phares de Wolf Rock, Longships et Bishops Rock :

Prunes	ou tout autre	(boîtes)	6
Abricots	fruit disponible	(boîtes)	6
Marmelade		(boîtes)	3
Pamplemousse (ou oranges en tr		(boîtes)	3
Sardines		(boîtes)	6
Pilchards		(boîtes)	3
Harengs		(boîtes)	3
Pain de porc ou viande de porc		(boîtes)	3

Amendement n° 55

T.H. 398/1962

Règlement III. 49

Paragraphe *b)*, supprimer «Holyhead Breakwater Néant Néant»

ajouter après Lundy South «Lynmouth Foreland Néant Néant»

III. 50. Retours

Une liste des articles que le premier gardien ou le gardien préposé doit retourner périodiquement au superviseur de district figure à l'annexe III.

Amendement n° 240

T.H. 46/6/1

Brochure III

Règlement III. 51 — Abordage d'un rocher — Rapport

Ajouter à la fin du premier paragraphe : «Les anneaux d'amarrage, chaînes et pitons à œil doivent être périodiquement examinés et toute constatation d'une usure ou d'un défaut doit être signalée au superviseur de district.»

III. 52. Phares installés sur un rocher

Excepté dans le cas des phares mentionnés ci-dessous, la période pendant laquelle un gardien est affecté à une station installée sur un rocher n'est pas limitée. Normalement, les gardiens sont affectés successivement de stations «extérieures» à des stations «intérieures» puis finalement à des stations côtières, ces affectations dépendant le plus possible de l'ancienneté :

Wolf Rock : affectation ne pouvant pas dépasser deux ans, y compris les périodes mensuelles de repos à terre.

Bishop Rock, Longships affectation ne pouvant pas dépasser trois ans, y compris les périodes et Smalls : mensuelles de repos à terre.

III. 53. Entraînement à la signalisation

Chaque lundi, les gardiens s'entraînent alternativement à l'émission de signaux par sémaphore et par morse et...

Amendement n° 212

Brochure III

Règlement III. 54 — Arcs de relèvement et cartes locales des stations

Effacer le titre existant et insérer :

III. 54. Alidades de relèvement et cartes locales des stations

Tous les gardiens de phare se familiarisent avec les alidades de relèvement fixées autour du mur de la lanterne et indiquant les rhumbs par rapport au Nord, ainsi qu'avec les dangers pour la navigation à proximité tels qu'ils sont indiqués sur les cartes locales à grande et petite échelle fournies à la station afin de pouvoir avertir les navires en danger.

a) Réception et consommation

Le premier gardien est chargé de distribuer de manière appropriée les stocks de matières consommables et de consigner suivant les besoins ces opérations dans le livre des provisions générales pour le service ou dans le livre de la réception et de la consommation des matières consommables de la station. Il signale tout défaut dans la qualité du pétrole ou des autres matières et passe des commandes lorsque cela s'avère nécessaire. Si, à un moment quelconque, le niveau des réserves de pétrole tombe au-dessous de la quantité requise pour assurer le fonctionnement de la station pendant deux mois, le gardien préposé notifie immédiatement le superviseur de district.

Tous les magasins sont périodiquement inspectés par le premier gardien pour vérifier que les quantités indiquées sont correctes.

b) Action en cas de changement de premier gardien

En cas de changement de premier gardien dans une station, le gardien sortant veille à ce que les listes des réserves soient mises à jour et à ce que les réserves soient inspectées par le gardien entrant.

Si, pour une raison quelconque, le premier gardien sortant part avant l'arrivée de son remplaçant, même si l'intervalle entre les deux événements est bref, il remet les réserves au premier gardien adjoint préposé qui doit alors signer un document attestant qu'il prend le relais (comme indiqué ci-dessous). Dans ce cas, le gardien préposé remet en temps utile les réserves au premier gardien entrant.

Une fois les réserves inspectées, le premier gardien entrant remplit, en deux exemplaires, un certificat libellé selon le modèle qui suit et signé par le premier gardien sortant. Un exemplaire est expédié au superviseur de district et l'autre reste dans la station.

Le modèle de certificat s'établit comme suit :

«PHARE DE... JE soussigné certifie par la présente qu'au moment où j'ai pris la responsabilité de cette station j'ai vérifié toutes les réserves et le stock et les ai trouvés :

i) en état : (supprimer i) ou ii))

ii) en état sauf en ce qui concerne :.....

(indiquer les déficiences constatées et les explications du gardien sortant)

Signé Premier gardien ou premier gardien adjoint préposé entrant

Date

Contresigné Premier gardien ou premier gardien adjoint préposé sortant

c) *Inventaire*

Une copie de l'inventaire des articles se trouvant dans chaque phare est conservée dans celui-ci et, en cas de changement de premier gardien, le gardien sortant doit répondre de chaque article manquant.

d) *Réserves réformées*

Toutes les réserves mises au rebut par le superviseur de district sont renvoyées à la première occasion au dépôt du district, à moins d'être jugées absolument sans valeur.

e) *Pertes*

Le premier gardien signale immédiatement au superviseur de district les pertes de produits ou de matériel de réserve dues à d'autres phénomènes que la consommation ou l'usure normales.

f) *Certificat annuel*

Chaque année, le 1^{er} janvier, le premier gardien ou le gardien préposé soumet au superviseur de district un certificat — rédigé sur la base du modèle prescrit — attestant que toutes les transactions visant les réserves effectuées au cours de l'année précédente ont été dûment enregistrées.

III. 56. Observance du dimanche

Les gardiens se voient offrir la possibilité de fréquenter un lieu de culte — à condition que celui-ci soit situé à une distance raisonnable — chaque dimanche à tour de rôle et, si cette règle est incompatible avec l'exécution des devoirs de leur charge, ils se voient offrir la possibilité d'observer leur religion dans la station.

III. 57. Gardiens adjoints surnuméraires

a) *Formation*

Tout gardien adjoint surnuméraire venant d'être nommé est placé sous les ordres du superviseur en chef et formé à Harwich pour obtenir son certificat n° 1. Une fois muni de ce diplôme, il est envoyé dans un district où il est affecté à des phares et, dans le cadre de son service, acquiert les connaissances qui lui permettront d'obtenir les certificats n° 2, 3 et 4 afin d'obtenir les qualifications requises pour assurer le service intégral d'un gardien de phare. Sauf en cas d'urgence, les gardiens adjoints surnuméraires ne sont pas appelés pour s'acquitter des tâches normales de gardien tant qu'ils n'ont pas obtenu les certificats n° 1 et 2.

Les certificats couvrent les sujets suivants :

Certificat n° 1 — délivré par le premier gardien / l'instructeur des gardiens de phare

Brûleurs «Hood» de diverses tailles : utilisation générale et réparations mineures.

Signaux de brume par explosion : utilisation générale et réparations mineures.

Instruments météorologiques : utilisation et connaissance des principes ; codage des conditions climatiques, tenue d'un journal.

Signaux en morse à l'aide d'une lampe.

Utilisation et entretien de la lampe Aldis et signaux par sémaphore.

Signalisation par code international et utilisation générale des pavillons.

Noeuds et épissures de base.

Premiers secours

Cuisine

Soudage

Equipement de lutte anti-incendie : entretien, maintenance et utilisation.

Transmission et réception à l'aide d'un appareil de radio.

Certificat n° 2

Utilisation des appareils dioptriques, y compris l'appareil tournant (composé des galets, de la cuve à mercure et de la machine tournante).

Utilisation générale d'un feu.

Activation d'un signal de brume à l'aide de moteurs à pétrole : compresseurs d'air, conteneurs de stockage, sirènes, valves d'admission et mécanismes de manœuvre.

Petites réparations de lampes, tuyaux, etc.

Certificat n° 3

Utilisation et entretien des générateurs d'électricité, des commutateurs et des lampes à filament.

Utilisation et entretien des moteurs semi-diesel.

Utilisation et entretien des changeurs de brûleur et des lampes de secours automatiques.

Utilisation et entretien des mécanismes de remontage de l'horloge.

Certificat n° 4

Utilisation et entretien des batteries.

Utilisation et entretien de l'équipement de chargement et des panneaux de contrôle des batteries.

Utilisation et entretien du télégraphe sans fil, y compris le réglage de l'horloge, le changement des valves et le nettoyage des antennes.

Il peut être mis un terme au service d'un gardien adjoint surnuméraire si l'intéressé ne parvient pas à obtenir les certificats requis et, en cas de déficiences dans un domaine ou un autre, l'intéressé peut être convoqué pour suivre un deuxième cycle d'instruction et d'examens.

Afin de répondre aux conditions requises pour se présenter aux examens des certificats 2, 3 et 4, chaque gardien adjoint surnuméraire est envoyé dans un phare approprié par son superviseur de district qui tient compte, dans sa décision, de l'équipement installé dans les diverses stations et des possibilités qu'elles offrent en matière de logement.

b) Livre de rapport

Un livre de rapport au format requis est remis par Trinity House pour chaque gardien adjoint surnuméraire affecté à une station. Il est confié au superviseur en chef ou au superviseur du district où l'intéressé est basé et il doit être remis par ledit superviseur au premier gardien de chaque phare où l'intéressé est envoyé dans le cadre de son instruction.

Lorsque le gardien adjoint surnuméraire quitte une station, le premier gardien de cette dernière mentionne cet événement dans son rapport et renvoie le livre de rapport par la poste au superviseur en chef à Harwich ou au superviseur du district concerné qui le fera suivre au prochain phare où l'intéressé sera affecté.

Lorsqu'un gardien adjoint surnuméraire est envoyé d'un phare situé sur un rocher à un autre, ou directement d'une station côtière à un phare situé sur un rocher sans retourner dans l'intervalle à sa base, le livre de rapport est expédié directement par le gardien préposé de la station d'origine à son homologue de la station de destination. Cependant, lorsqu'un gardien adjoint surnuméraire se rend directement d'un phare côtier à un autre, ce livre est renvoyé au superviseur en chef à Harwich ou au superviseur de district compétent.

Le premier gardien insère dans le livre conservé dans la station une copie de chaque rapport visant un gardien adjoint surnuméraire.

Le supérieur en chef à Harwich ou le supérieur du district dans lequel le gardien adjoint surnuméraire est basé signale immédiatement au Conseil tout cas de travail ou de comportement insatisfaisant de la part de l'intéressé.

III. 58. Interdiction de commercer ou de prendre des locataires

Les gardiens ne se livrent à aucun commerce lucratif, ne proposent aucun article à la vente dans l'établissement, ne prennent aucun pensionnaire ou locataire, ne vendent aucun rafraîchissement à l'intérieur ou à l'extérieur de la station et n'acceptent de vendre aucune marchandise appartenant à un tiers.

III. 59. Transfert de gardiens

Lorsqu'un gardien est transféré dans une autre station, il doit signaler à son superviseur la date et l'heure de son départ de l'ancienne station et de l'arrivée dans la nouvelle station.

III. 60. Uniforme

a) Conditions de délivrance

- i) L'uniforme est délivré à l'intéressé pour son usage personnel, mais il est entendu qu'il demeure la propriété de Trinity House.
- ii) L'uniforme est porté à tous moments pendant le service dans le phare, y compris les dimanches et les jours fériés légaux ainsi que pendant les déplacements hors de la station effectués dans le cadre du service, de même que pendant les visites des Anciens [Elder Brethren] ou du superviseur de district et pendant les visites organisées au profit des visiteurs concernant les phares ouverts au public. Lorsqu'ils se trouvent dans la salle des machines ou lorsqu'ils effectuent des travaux de nettoyage, les gardiens peuvent revêtir un bleu de travail avec l'accord souverain du premier gardien.
- iii) Bien qu'un bleu puisse être porté comme habit de travail par-dessus l'uniforme ou d'autres vêtements, les gardiens veillent à porter constamment des vêtements extérieurs présentant une apparence d'uniformité : il est par exemple interdit d'adopter un habillement «mixte» composé d'une veste en bleu de travail et d'un pantalon en serge.
- iv) Les casquettes d'uniforme sont portées en même temps que celui-ci.
- v) Les insignes de décoration peuvent être portés sur la veste, mais pas sur le surtout.
- vi) Tous les vêtements distribués par la Compagnie doivent être présentés à l'inspection sur demande du superviseur de district ou d'un autre agent désigné à cet effet par celui-ci.
- vii) Les vêtements perdus, endommagés ou rendus inutilisables pour d'autres raisons que leur usure normale sont, sur ordre de Trinity House, remplacés par de nouveaux articles remis contre remboursement par l'intéressé. Lorsque la perte ou l'endommagement est dû aux exigences du service et non à la négligence de l'individu concerné (cette circonstance relevant de l'appréciation des Anciens) le ou les vêtements sont remplacés gratuitement.
- viii) Si, pour une raison quelconque, un gardien quitte le service ou est licencié avant que sa nomination n'ait été confirmée, il doit rendre au superviseur de district l'intégralité du dernier uniforme lui ayant été remis avant son départ ou son licenciement et n'est payé qu'une fois cette formalité accomplie.
- ix) Si un gardien quitte le service dans des circonstances autres que celles décrites dans le paragraphe précédent, il n'est pas tenu de rendre l'une quelconque des pièces de son uniforme en sa possession à la date de départ.

b) Dotation réglementaire

Sous réserve des dispositions du sous-paragraphe a) ci-dessus, l'uniforme est remis gratuitement au personnel confirmé du Service des phares sur la base suivante concernant la première affectation :

Grade	N° du type l'uniform	Description vêtement	Dotation réglementa
		<i>Ensemble de type A.1</i>	
Gardiens de phare	10	Caban en serge	1 par an
		Pullover bleu	1 par an
Gardiens de station de signal de brume	11	Pantalon en serge	3 tous les 2 ans
	12	Cravate en soie noire	1 par an
Gardiens adjoints surnuméraires	31	Bleu de travail ou Bleu de chauffe	1 par an
Gardiens de phare de cours d'eau		Surtout	1 ^e année : surtout
		Et Imperméable	4 ^e année : imperméable 7 ^e année : imperméable 10 ^e année : surtout Et ainsi de suite...
		N.B. : Les gardiens de phare de cours d'eau perçoivent 2 pantalons par an au lieu de 3 tous les 2 ans. Les gardiens adjoints surnuméraires perçoivent 1 pantalon la 1 ^{ère} année, 2 paires la 2 ^e année et ainsi de suite.	
	32	1 casquette (à dessus blanc) par an	
	—	Écusson brodé en or pour casquette	Perçu lors de la nomination et renouvelé lorsqu'il n'est plus présentable (mais pas avant 2 ans)

Gardiens occasionnels (l'uniforme n'est alors pas remis à une personne, mais conservé dans le phare)	27/28	Bleu de travail	2
	32	Casquette (à dessus blanc)	1
		Écusson brodé en or pour casquette	1
		N.B. : Ces pièces destinées aux gardiens occasionnels sont remises lors de l'affectation et ne sont remplacées que lorsqu'elles ne sont plus en état d'être portées (mais pas avant 3 ans)	

c) Phare de la Pointe Europe [Europa Point], Gibraltar

Les gardiens du phare de la Pointe Europe [Europa Point] bénéficient d'une dotation spéciale.

Dans ce cas, les uniformes (fabriqués dans une serge spéciale adaptée au climat) et les casquettes sont achetés localement par l'agent après soumission des détails et des prix à Trinity House et approbation par la Compagnie.

Écusson d'épaule : «Trinity House» en fil doré à porter juste sous la couture reliant la manche à l'épaule.

Lorsque des surtouts, des cirés ou des écussons sont dus et requis, ils sont normalement achetés en Angleterre dans le cadre du contrat en cours après que l'agent de Trinity House ait soumis les commandes habituelles pour ce genre de transactions.

d) Vêtements imperméables

Les vêtements imperméables sont «délivrés par la station» concernant uniquement les phares énumérés ci-dessous :

Nash	3 ensembles
Lundy South	3 ensembles
Lundy North	3 ensembles
St Ann's Head	3 ensembles
North Stack Fog Signal Station	2 ensembles
Wolf Rock	3 ensembles
Eddystone	3 ensembles
Flatholm	3 ensembles
Longships	3 ensembles
Portland	3 ensembles
Dungeness	4 ensembles
Needles	3 ensembles
Berry Head	1 ensemble (moins les bottes en caoutchouc)
Bideford	1 ensemble (moins les bottes en caoutchouc)
Dee Buoy	1 ensemble (moins les bottes en caoutchouc)
Whitby	Seulement 3 vêtements cirés

Chaque ensemble de vêtements imperméables se compose des articles suivants :

Un vêtement ciré.

Un chapeau de pêcheur en ciré.

Une paire de bottes de mer ou de bottes en caoutchouc selon la station.

Les pièces individuelles sont *remplacées* sur présentation d'un certificat de mise au rebut lorsqu'elles sont devenues complètement inutilisables.

Les gardiens des stations installées sur des cours d'eau reçoivent une paire de bottes en caoutchouc tous les ans et un imperméable ainsi que des cuissardes en caoutchouc tous les deux ans.

e) *Insignes indiquant le rang*

Les premiers gardiens et les gardiens de station installée sur un cours d'eau portent une étoile en métal doré sur chaque revers du col de leur caban et de leur surtout.

III. 61. Ventilateurs

Le gardien préposé veille à ce que les ventilateurs de la lanterne demeurent propres et à ce que leurs pales tournent librement, de manière à ce qu'ils puissent être convenablement réglés. Ceux placés dans le support de la lanterne des stations à pétrole sont soigneusement réglés en fonction de l'air entrant par les fenêtres à battant disposées dans la salle de service afin de maintenir un tirage suffisant pour les brûleurs.

III. 62. Visiteurs

a) *Dans les stations disposant d'une salle des machines*

Les visiteurs ne sont pas autorisés (sauf sur permission spéciale de Trinity House) à pénétrer dans la salle des machines ou la salle des signaux de brume pendant que les machines sont en marche ; il est interdit de lancer les moteurs dans le simple but de montrer le feu aux visiteurs ou de leur faire entendre le signal de brume. Le capot des machines ne doit pas être déposé dans le but de montrer leurs rouages internes aux visiteurs, sauf ordre express en ce sens émanant de Trinity House. Lorsqu'une telle permission spéciale est accordée, le fait doit être consigné dans le journal de la station.

b) *Amis ou relations des gardiens de phare*

Les gardiens sont autorisés à permettre à des amis ou des relations de résider dans le logement qu'ils occupent dans un phare terrestre, sans restriction quant à la longueur du séjour, à condition de notifier au superviseur de district leur intention et de communiquer ensuite à l'avance à ce dernier la date du départ des visiteurs

c) *Généralités*

Les visiteurs ne sont pas autorisés sans autorisation préalable de Trinity House dans les stations suivantes :

Tout phare dépourvu de personnel de quart à temps complet

Hanois	Longships
Casquets	Round Island
Needles	Wolf Rock
Nab (à moins que le visiteur n'ait obtenu un permis de l'Amirauté)	Smalls
Eddystone	South Bishop
Bishop Rock	Longstone
Beachy Head	Coquet

Les visiteurs peuvent être autorisés à voir les autres phares à la discrétion du gardien préposé, sans permission spéciale de Trinity House, les jours de semaines entre 13 heures et une heure avant le coucher du soleil, mais pas après cette heure, pas le dimanche et pas lorsque le signal de brume est activé.

Les gardiens de phare font montre de civilité à l'égard des visiteurs et ne permettent pas à des groupes importants de pénétrer en bloc dans la station ; ils refusent également l'accès aux des personnes en état d'intoxication. Ils sont également autorisés à refuser carrément d'admettre des visiteurs si un nombre excessif de personnes demandent à être admises en même temps dans l'établissement.

Les gardiens prennent soin d'éviter qu'une personne soit autorisée à inspecter une partie de l'établissement sans être accompagnée par l'un d'entre eux et ils sont tenus d'éviter qu'un visiteur endommage l'appareil de production de la lumière [mention manuscrite : «Amendement (illisible)»] ou une partie de celui-ci.

«Il faut veiller à ce que le matériel de valeur pouvant être facilement emporté soit placé sous clé tant que les visiteurs demeurent sur les lieux.»

Un tableau d'information est apposé sur la porte d'entrée de tous les phares dans lesquels les visiteurs sont admis, sauf dans certains phares installés sur un rocher où cette précaution s'avère irréalisable. Le tableau reprend la formule standard suivante :

AVIS

[mention manuscrite : «Voir l'amendement n° 9»

cinq paragraphes barrés de deux traits obliques tracés à la main et accompagnés de la mention manuscrite suivante : «Voir l'amendement n° 191»]

Amendement n° 115

T.H. 18/66

Règlement III. 62 c)

Supprimer Orfordness et Plymouth Breakwater de la liste des stations dans la mesure où ces deux phares ne sont pas dotés d'un personnel de quart.

Ajouter Beachy Head à la liste

Amendement n° 184

T.H. 2423/51

Règlement III. 62 c)

Supprimer la formule du panneau d'affichage au bas de la page et la remplacer par le texte suivant :

AVIS

1. Cette propriété est une propriété privée. Chaque personne y pénétrant le fait à ses risques et périls et la Compagnie Trinity House et ses agents rejettent toute responsabilité au titre d'une blessure ou d'un dommage quelconque qu'il soit le résultat ou pas d'une violation d'un devoir, d'un acte de négligence ou d'une omission de la part de la Compagnie, de ses employés ou de ses agents.

2. A cette condition, le gardien préposé (ou le préposé) peut, à sa discrétion, admettre des membres du public gratuitement pour leur montrer certaines parties du phare les jours de la semaine entre 13 heures et une heure avant le coucher du soleil.

3. Le public n'est en aucune circonstance autorisé :

- a) à pénétrer dans le phare pendant que le signal de brume est activé ;
- b) à pénétrer dans d'autres bâtiments connexes du phare ;
- c) à errer dans la propriété.

Sur ordre de la Compagnie

L. N. Potter

Secrétaire

Concernant les personnes visitant un phare situé sur un rocher en vertu d'un permis spécial délivré par la Compagnie, le gardien préposé est autorisé à refuser souverainement l'admission à n'importe quel moment si le vent, les conditions météo ou l'état de la mer — ou bien toute autre circonstance affectant le travail de la station — rendent la venue du ou des visiteurs prévus indésirable.

III. 63. Dispositions concernant le service de quart

a) Généralités

[Un paragraphe barré à l'aide de deux traits obliques tracés à la main.]

Règlement III. 63. — Dispositions concernant le service de quart

Supprimer le règlement existant et le remplacer par le texte suivant :

Les Dispositions concernant le service de quart dans les phares sont à la discrétion du superviseur de district et garantissent, autant que faire se peut, des quarts ne durant pas plus de quatre heures pendant les heures d'obscurité et huit heures autrement.

Dans les stations côtières où un quart est assuré vingt-quatre heures sur vingt-quatre, les quarts sont organisés de manière à ce que chaque gardien bénéficie d'une période interrompue sans quart d'au moins vingt-quatre heures par semaine et, à supposer que cet arrangement ne puisse pas être instauré sans une assistance, il sera recouru à un gardien occasionnel.

Les quarts seront changés toutes les nuits, de manière à ce que le même gardien n'effectue pas le même quart deux nuits de suite.

b) *Le premier gardien*

- i) s'assure qu'une personne est régulièrement et constamment de quart dans la salle de contrôle central (dans les stations dotées d'une telle installation) ou à un autre endroit et que le gardien de quart se rend fréquemment dans la salle des machines, la lanterne, les salles de service, etc. ; autant que de besoin ;
- ii) s'assure que les gardiens ayant terminé leur service sont relevés dans les formes avant de quitter leur quart ;
- iii) tient compte du fait qu'aucune disposition du présent règlement ne vise à empêcher un gardien de quart de réclamer de l'aide en cas d'urgence.

c) *Dans les stations où les instructions générales relatives au service de quart ne s'appliquent pas, le premier gardien veille à ce que les instructions spéciales éventuellement énoncées dans le livre des ordres soient suivies*

[Trois paragraphes barrés de deux traits obliques tracés à la main.]

d) *Stations spéciales*

Dans les stations où les instructions générales relatives au service de quart ne s'appliquent pas, les instructions spéciales énoncées dans le livre des ordres sont suivies.

e) *Quart dans la salle des machines*

Une chaise est autorisée dans la salle des machines, à l'exclusion de tout dispositif permettant de s'allonger, et le gardien de quart ne quitte les lieux sous aucun prétexte, sauf pour vérifier la cabine abritant le signal de brume dans les stations où celle-ci n'est pas installée dans la salle des machines. Les machines doivent faire l'objet d'un soin et d'une attention soutenus afin d'être convenablement lubrifiées et entretenues.

III. 64. Ouvriers travaillant dans le phare

Le premier gardien tient soigneusement le compte de tous les travaux revêtant la forme de réparations du phare ou des bâtiments annexes, en relevant notamment le nombre des ouvriers et celui des heures prestées et en transmettant l'information au superviseur de district.

Concernant les réparations effectuées par les maçons de Trinity House ou les mécaniciens des ateliers de Blackwall et leurs assistants, le premier gardien vérifie le nombre d'heures prestées et signe les feuilles horaires ou les fiches de présence mensuelles remises par l'ingénieur en chef ou le directeur des ateliers.

Dans tous les cas, le premier gardien ou le gardien préposé entre dans le journal de la station la date et l'heure d'arrivée et de départ des ouvriers.

[Un paragraphe barré de deux traits obliques tracés à la main et accompagnés de la mention manuscrite suivante : «Amendement (illisible)».]

Sur ordre du Conseil,

Trinity House, Londres, E.C.3.

Avril 1957.

Insérer le nouveau Règlement III. 66

CACHE-OREILLES ANTIBRUIT

Lorsque le personnel est exposé à un niveau sonore élevé, émanant par exemple d'un signal de brume ou d'une salle des machines, il doit porter les cache-oreilles antibruit fournis.

Amendement n° 234

535/14/2

Brochure III

Règlement III. 66 — Fours à cuisiner à rétention de chaleur alimentés par du combustible solide

Modifier le numéro du règlement en III. 67.

Amendement n° 208

Brochure III

Règlement III. 65 — Personnel des ateliers et de l'inspection des travaux

Supprimer le règlement existant et le remplacer par le texte suivant :

III. 65. Personnel des ateliers et de l'inspection des travaux

Lorsque du personnel des ateliers de Blackwall ou de l'inspection du travail travaille dans un phare, il doit prêter assistance aux gardiens et/ou relever du personnel en cas d'urgence, à moins que le travail qu'ils sont en train d'effectuer ne rende toute intervention de ce type impossible. Inversement, les gardiens doivent prêter main-forte au personnel des ateliers de Blackwall et de l'inspection du travail si celui-ci éprouve des difficultés et réclame de l'aide.

Amendement n° 37

T.H. 1990/1953

Brochure III — annexe I

Supprimer «encyclopédie de Pear et almanach de Whitaker»

Ajouter «Concernant uniquement les phares situés en mer : «Ajuts, arrimages, nœuds et épissures» (par le capitaine de corvette John Irving, Royal Navy)

appendice I : Principaux livres devant être gardés dans les phares

Les livres suivants doivent être gardés dans chaque phare et remplis de manière appropriée, consultables à titre de référence ou détruits le moment venu :

Livre des ordres	Livre de rentrée et de sortie des pro destinées au service général
Livre des circulaires	Livre de rentrée et de sortie des pro consommables de la station
Journal annuel	Livre de compte des réserves destinées aux signaux de brume
Journal mensuel	Livre de compte des réserves destinées aux signaux de brume par explosion (le cas échéant)
Livre des visiteurs	Livre d'inventaire
Livre du pétrole	Livre de rapport sur les gardiens adjoints surnuméraires
Livre des biens reçus	Code international des signaux (vol. 1)
Règlement de service	Cartes d'instruction (morse et sémaphore)
Guide médical	
Livre des réparations	[mention manuscrite : «Concernant uniquement les phares situés sur un rocher : 'Ajuts, arrimages, nœuds et épissures' (par le capitaine de corvette John Irving, Royal Navy)»

Appendice II : Candidature au poste de gardien adjoint surnuméraire dans le Service des phares

Nom du candidat

Nom de famille

Prénoms

Âge

Date de naissance

Lieu de naissance

Nationalité

Je soussigné ... déclare par la présente que les renseignements me concernant figurant ci-dessus sont véridiques et corrects à ma connaissance et je pose donc ma candidature au poste de gardien adjoint surnuméraire dans le Service des phares de la Compagnie de Trinity House en ayant conscience que, si je suis nommé, je devrai me soumettre notamment aux conditions suivantes :

1. A compter de la date de ma nomination et pendant un délai d'au moins douze mois, je serai à l'essai et pendant toute cette période probatoire la Compagnie pourra me licencier sans motif sur un simple préavis d'une semaine.

2. Je suis libre à tout moment de quitter le service de la Compagnie à condition d'envoyer un préavis par écrit au moins sept jours avant mon départ. Cependant, compte tenu de la nature de mon travail, on peut envisager des circonstances où je serai de service en mer ou dans un phare le jour de l'expiration du préavis de licenciement. Dans ce cas, la Compagnie pourra considérer souverainement que le préavis expire uniquement dès mon retour à terre ou ma relève. En cas d'absence injustifiée pendant les heures de service, je serai considéré comme ayant mis fin à ma carrière au sein de la Compagnie avec effet immédiat et sans préavis.

3. La confirmation de ma nomination à la fin de la période probatoire dépendra de l'obtention d'un certificat remis par le superviseur du district auquel je suis affecté et attestant de mon efficacité générale et de ma bonne conduite.

4. A la fin de ma première année de service et à condition d'avoir obtenu un certificat médical adéquat, je souscrirai au régime d'assurance-vie de la Compagnie.

5. A tout moment pendant mon service, je pourrai être transféré dans n'importe quel phare et je me rendrai à mon lieu d'affectation tel qu'il a été décidé par la Compagnie et tel qu'il a été choisi parmi les stations relevant de sa compétence.

6. La Compagnie peut m'inviter à quitter le service en raison de mon âge ou d'une infirmité et, dans ce cas, sous réserve de l'accord du ministère des Transports et de l'Aviation civile, m'octroyer une retraite aux conditions suivantes :

Les mêmes règles, règlements et limitations s'appliquent aux employés de la Compagnie prenant leur retraite pour des raisons tenant à l'âge ou à la maladie / infirmité et aux membres de la fonction publique concernant le montant des pensions ou des prestations de retraite.

Brochure III Annexe II

Supprimer «le ministère des Transports et de l'Aviation civile» au paragraphe (6) et remplacer par «la Chambre de commerce».

7. J'obéirai absolument à tous les ordres légaux que je recevrai de mes supérieurs.

8. Mon service pourra prendre fin sans préavis à tout moment, y compris pendant la période probatoire, si la Compagnie parvient à la conclusion — à l'issue d'une enquête sérieuse — que je suis devenu sciemment inefficace ou que j'ai commis une faute contre l'ordre et la discipline.

9. Je suis tenu par les règlements et les règles de la Compagnie, telles qu'ils peuvent être périodiquement révisés.

10. Je suis célibataire/marié* au moment de ma nomination

* rayer la mention inutile

11. J'entre dans le Service en qualité de gardien adjoint surnuméraire et je resterai à ce grade jusqu'à ma nomination dans une station de phare particulière en qualité de premier gardien adjoint.

Signature du candidat

Adresse du candidat

Témoin de la signature du candidat

(signature)

(profession)

(adresse)

Date :

Appendice III : Envois périodiques

Hebdomadaires

présence de gardiens occasionnels

Mensuels

journal

factures de pétrole

provisions consommées (signal de brume)

comptes du gaz

retour des remplaçants (phare situé sur un rocher)

rapport sur les défenses marines

rapport du surveillant (phares dépourvus de personnel de quart)

activation du signal de brume

communications (téléphone)

(radiotélégraphe)

explosifs et réserves en stock

compte des explosifs

compte des frais postaux

renvoi des récipients consignés

Trimestriels

compte des provisions de réserve

lampes électrique à filament

naissances, mariages et décès

Annuels

recensement

obscurité atmosphérique

livres de pétrole

certificat d'inventaire

[ligne rayée d'un trait et suivie de la mention manuscrite : «Amendement n° 62»]

registre des absences.

Annexe 5

[Annexe non traduite.]

ANNEXE CMM 2

**HISTOIRE ET FONCTIONNEMENT DU MIDDLE EAST NAVIGATION AIDS SERVICE («MENAS»)
ET QUESTIONS CONNEXES, RAPPORT ÉTABLI PAR LE CAPITAINE DE FRÉGATE
PETER JOHN CHRISTMAS, RETRAITÉ DE LA MARINE ROYALE**

[Annexe non traduite.]

ANNEXE CMM 3

**NOTE SUR LES PHARES ET LEURS FONCTIONS, RÉDIGÉE PAR LE CONTRE-AMIRAL (RETRAITÉ)
JEAN-CHARLES LECLAIR**

[Annexe non traduite.]

ANNEXE CMM 4

**DÉCLARATION SOUS SERMENT DU CONTRE-AMIRAL (RETRAITÉ) DATO'
KARALASINGAM THANABALASINGAM**

[Annexe non traduite.]

ANNEXE CMM 5

DÉCLARATION SOUS SERMENT D'IDRIS BIN YUSOF

[Annexe non traduite.]

ANNEXE CMM 6

DÉCLARATION SOUS SERMENT DE SABAN BIN AHMAD

Je soussigné, SABAN BIN AHMAD, pêcheur de Sungai Rengit, de R.95 Kampung Jomis Sungai Rengit, 81620 Pengerang, Johor, Malaisie, déclare solennellement et confirme ce qui suit :

1. Je suis né le 18 janvier 1948 à Sungai Rengit, un village de pêcheurs situé sur la côte Sud-Est de Johor où je continue à vivre avec ma famille. L'intégralité de ma déposition concerne des événements dont j'ai été le témoin direct (dans le cas contraire ce fait sera souligné). Les événements dont je n'ai été directement témoin sont vrais à ma connaissance.

2. Je suis originaire d'une famille de pêcheurs et j'ai été moi-même pêcheur toute ma vie. Mon père était pêcheur et son père avant lui, et ainsi de suite sur de nombreuses générations. J'ai quitté l'école au bout des trois années habituelles, alors que j'étais âgé d'environ neuf ans, pour commencer à pêcher avec mon père. Ce dernier est mort quand j'avais onze ans.

3. Quand j'ai commencé à pêcher avec mon père en 1957 nous utilisions un bateau à rames que nous partagions avec deux autres pêcheurs. Plus tard, nous passâmes à un petit bateau doté d'un moteur hors-bord. A partir des années 1960, nous commençâmes à utiliser un plus gros bateau doté d'un moteur de quatre-vingts chevaux et d'un équipage de trois hommes. Je partais généralement pêcher seul, au lieu de me joindre à une flottille. Aujourd'hui, je possède mon propre bateau.

4. Pulau Batu Puteh est une zone de pêche traditionnelle pour les pêcheurs de Johor originaires de Sungai Rengit et ce depuis des générations. Je me souviens des histoires que racontaient mon père et mon grand-père concernant leurs expéditions de pêche dans ces eaux. A leur époque, ils utilisaient des bateaux munis de rames et de voiles. En fonction du vent, il leur fallait plus ou moins cinq heures pour rallier Pulau Batu Puteh. Ils mouillaient à l'abri de l'île. En cas de mauvais temps, ils hissaient le bateau sur les rochers et étaient invités par les gardiens du phare à venir s'abriter dans l'édifice. Les gardiens du phare leur offraient aussi de la nourriture. En échange, mon père et mon grand-père leur donnaient une petite partie de leur prise ou d'autres provisions comme des légumes, des fruits, des piments, des noix de coco ou toute autre denrée dont les gardiens avaient besoin. Il en allait de même concernant les autres pêcheurs de Sungai Rengit.

5. J'ai souvenir de mon grand-père racontant que la pêche était si bonne autour de Pulau Batu Puteh que, pour organiser un mariage, il suffisait d'aller pêcher dans cette zone la veille. On était sûr de faire une bonne prise.

6. Pulau Batu Puteh était mon premier choix et mon lieu favori pour pêcher, car les prises y étaient toujours excellentes. En fonction des conditions météorologiques, j'y pêchais tout le temps d'avril à octobre pendant les années 1960, 1970 et 1980. Lorsque la mer était calme, il suffisait d'environ trente minutes pour atteindre l'île à l'aide d'un moteur de quatre-vingts chevaux. Je commençais généralement par me rendre dans les environs de Pulau Batu Puteh et, lorsque les conditions n'étaient pas bonnes ou lorsqu'il y avait trop de monde, je mettais le cap sur Pulau Lima. Généralement, je pêchais environ vingt jours par mois.

7. Lorsque je partais pêcher à Pulau Batu Puteh, j'appareillais généralement tôt le matin (vers 6 heures) et je revenais vers 17 heures, ou bien j'appareillais vers 18 heures pour revenir à l'aube le lendemain. Il était rare que je reste en mer plus d'une journée.

8. Lorsque je partais pêcher pendant la journée, j'utilisais une ligne. La nuit, j'utilisais habituellement un filet. Dans la journée, le poisson pouvait voir et éviter les filets. La nuit, il ne le pouvait pas. Les filets sont très petits, de l'ordre de huit à dix mètres de long. Ils comportent des mailles de cinq pouces. Ils sont conçus pour pêcher dans des eaux relativement peu profondes. Ils ne sont pas conçus pour les eaux profondes. En fonction de la profondeur des eaux, nous ajustions la masse de poissons que nous laissions partir. Les types de poissons que j'attrapais généralement dans les eaux entourant Pulau Batu Puteh sont les suivants : Sagai, Selar, Cermin, Cencaru, Tenggiri, Kerapu, Delah et Jenahak.

Ces poissons présentent une valeur moyenne. Je vendais généralement ma prise à des intermédiaires malais d'origine chinoise à Sungai Rengit.

9. Je pense que les eaux entourant Pulau Batu Puteh sont poissonneuses parce qu'elles ne sont pas polluées et parce que la mer y est calme, ce qui en fait un abri apprécié des poissons.

10. Généralement, je ne pêchais pas dans les eaux situées de l'autre côté de Pulau Batu Puteh, ayant entendu qu'elles appartenaient à l'Indonésie. Dans les années 1960, j'ai été arraisonné à deux reprises par la police maritime indonésienne dans ces mêmes eaux et mon bateau a été remorqué jusqu'à Tanjung Pinang sur Pulau Bintan en Indonésie où j'ai été remis en liberté et prié de rentrer chez moi. Cependant, je n'avais plus assez de carburant et j'avais dû implorer l'aide des gardiens du phare qui me donnèrent un peu de gazole pour rentrer à Sungai Rengit.

11. Je ne mouillais généralement pas à Pulau Batu Puteh, préférant jeter l'ancre dans les eaux de l'île pour pêcher. Depuis les années 1960, cependant j'ai accosté à Pulau Batu Puteh à dix occasions peut-être. La première fois, ma prise avait été si bonne que j'en avais laissé une partie dans un sac sur les rochers dans le but de venir la récupérer le lendemain. A d'autres occasions, les gardiens du phare m'avaient offert un abri et de l'aide. Je me rappelle de trois gardiens de phare en particulier : Samy qui était indien, Salim qui était anglais mais s'était converti à l'Islam et Thomas qui était chinois. Je me rappelle tout spécialement de Samy et de Salim parce qu'ils étaient gentils avec moi. Généralement, il y avait d'autres personnes avec le gardien de phare, y compris un cuisinier et quelqu'un chargé d'aider à l'utilisation et à l'entretien du feu. Les gardiens et le personnel auxiliaire étaient relevés une fois par mois pendant les années 1960 et 1970.

12. Avant 1986 environ, je ne m'étais jamais arrêté pendant mon trajet vers Pulau Batu Puteh. Une ou deux fois par mois, j'apercevais la police maritime malaisienne dans la zone mais je n'étais jamais arrêté. Avant 1986 environ, je ne voyais jamais la police maritime ou la marine de Singapour dans la zone. C'est cette année-là cependant qu'ils ont commencé à m'arraisonner, en prétextant que mon entrée dans la zone entourant l'île compromettrait les relations entre la Malaisie et Singapour. Ils ne me donnaient jamais aucune autre raison. Ils m'ordonnaient de rester à au moins un mile nautique de l'île pour pêcher.

13. Si je m'éloignais de plus d'un mile nautique de Pulau Batu Puteh en direction de Johor, je me retrouvais dans le chenal de navigation où l'eau est profonde et le courant puissant. Il est impossible et dangereux pour moi de pêcher dans cette zone et il n'y a rien à y attraper. De l'autre

côté de Pulau Batu Puteh, la mer appartient à l'Indonésie et je ne peux pas y pêcher non plus. Par conséquent, quand je pars pêcher aujourd'hui, je ne peux que naviguer autour de Pulau Lima ou plus au nord le long de la côte du Johor. Cette zone n'est pas aussi bonne pour la pêche que Pulau Batu Puteh.

14. Aujourd'hui je pars rarement pêcher et je possède une entreprise fabricant de la pâte de crevette entrant dans la composition de plats traditionnels malais. C'est une grande perte pour les pêcheurs de Sungai Rengit que nous ne puissions plus pêcher autour de Pulau Batu Puteh.

Solennellement affirmé par SABAN BIN AHMAD Signé

Le 8 novembre 2004 à Putrajaya

Devant moi

Signé

Nor Sham Bte Saïd

Commissaire chargé de recueillir les déclarations sous serment

Cour d'appel de Putrajaya
