

# Chambre des Représentants.

---

SÉANCE DU 3 AVRIL 1914.

---

Projet de loi portant approbation de la Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer, signée à Londres le 20 janvier 1914, ainsi que du Règlement et du Protocole annexés à ladite convention.

---

## EXPOSÉ DES MOTIFS.

---

MESSIEURS,

Le 10 avril 1912, un événement maritime de haute importance mettait en émoi le port de Liverpool. Dans sa lutte incessante pour l'hégémonie de l'Atlantique, la *White Star Line* avait lancé un nouveau paquebot qui, par ses proportions gigantesques, sa vitesse, le confort et le luxe de ses aménagements, faisait l'orgueil du génie naval britannique.

Ce navire allait prendre la mer et le nom de *Titanic*, qu'on lisait en lettres d'or à sa proue, était à la fois comme une attestation de l'effort colossal accompli et comme un défi porté aux puissances de l'Océan.

Quatre jours après, dans un sursaut d'effroi, le monde entier apprenait, par la télégraphie sans fil, que le colosse avait sombré, entraînant au fond des abîmes 1,490 existences humaines. Une masse flottante supérieure à la sienne, une montagne de glace, l'avait heurté sur sa route : un éclair avait suffi pour déjouer les prévisions humaines les mieux établies. Aux prises avec les forces aveugles de la nature, une fois de plus, l'homme avait été vaincu !

Devant la soudaineté et l'étendue du désastre, devant l'effroyable grandeur de la tragédie, qui s'était déroulée en cet instant suprême et dont les moindres scènes n'avaient pas tardé à être connues, l'émotion publique, portée à son paroxysme, fut lente à se calmer.

Des enquêtes furent ouvertes à Washington et à Londres. Mais puisque ces enquêtes révélaient que les moyens de sauvetage répartis à bord, conformé-

ment aux lois et règlements, s'étaient trouvés si lamentablement insuffisants, qui donc oserait encore se confier à la mer? Impérieuse, l'opinion universelle réclamait, des pouvoirs compétents, la publication de nouvelles mesures de sécurité.

C'est ainsi que prit naissance l'idée d'une conférence internationale, où les nations maritimes seraient appelées à discuter et à fixer en commun des lois rigoureuses, dont l'application offrirait des éléments nouveaux de garantie à ceux qui traversent les océans.

S. M. l'Empereur d'Allemagne prit l'initiative de cette conférence, mais c'est au Gouvernement britannique que devait échoir finalement l'honneur d'en arrêter les bases et d'en assumer l'organisation : quatorze pays, au nombre desquels figurait la Belgique, y furent invités.

Le Gouvernement, qui s'honore d'avoir fait consacrer par la Convention de Bruxelles de 1910, le principe de l'obligation de l'assistance en mer, ne pouvait laisser échapper cette occasion nouvelle de collaborer à une œuvre humanitaire d'un intérêt si général et si puissant.

Il répondit donc avec empressement à l'invitation du Cabinet de Saint-James.

La Conférence s'ouvrit à Londres le 12 novembre 1913 et se termina le 20 janvier 1914, après avoir fourni un labeur énorme.

Ses travaux, auxquels les délégués belges furent amenés à prendre une part des plus actives et souvent prépondérante, ont abouti à la Convention que le Gouvernement a l'honneur de déposer sur le bureau de cette Chambre.

La Convention n'est pas applicable à tous les navires; le point de départ de la Conférence de Londres explique qu'il en soit ainsi.

Bien des problèmes liés à la sécurité des paquebots à courtes traversées et à celle des navires marchands ordinaires, mériteraient de faire l'objet d'une législation internationale; mais d'une part, le sujet est très vaste et, d'autre part, il soulève par maints côtés des questions d'ordre purement national, dont la solution ne pouvait appartenir à une assemblée comme celle de Londres. Il importait, du reste, de faire œuvre rapide et à cet effet, il était sage de limiter l'objet de la Convention aux navires à passagers de long cours. Cependant l'action de la Convention ne se borne pas aux cités flottantes de l'océan, elle s'étend à tous les navires de commerce à propulsion mécanique, transportant plus de douze passagers, et s'éloignant des côtes à plus de deux cents milles.

En outre, tout navire de commerce, quels que soient son caractère et son mode de propulsion, qui s'éloigne de plus de cent cinquante milles des côtes et qui a cinquante personnes ou plus à bord, est tenu d'être muni d'une installation radiotélégraphique.

Les premières mesures qui s'imposent à l'esprit, en matière de sécurité, sont d'ordre préventif.

Le règlement international pour prévenir les abordages en mer suppose le cas où le marin a devant lui, dans la brume, dans la nuit ou dans les

éléments déchainés, un autre marin dont les efforts tendent avec les siens à écarter les dangers de collision. Ce règlement est impuissant, quand l'obstacle qui surgit tout à coup apparaît sous la forme d'une épave ou d'un iceberg.

Le terrible exemple du *Titanic* ne le rappelle que trop.

Le titre III de la Convention prévoit une série de mesures dont l'effet sera de signaler au navigateur, dans la limite du possible, les dangers qui parsèment sa route.

Un service pour la surveillance des glaces et pour la destruction des épaves flottantes sera désormais assuré dans l'Atlantique par deux navires équipés aux frais communs des États contractants. La part contributive de la Belgique dans cette œuvre de surveillance, dont les États-Unis ont consenti à assumer la gestion, a été fixée à 4 %, ce qui représente une dépense approximative de 40,000 francs par an.

En vue d'écarter les risques de rencontre par brouillard, il avait été suggéré d'assigner des routes différentes aux transatlantiques allant de l'ouest vers l'est. Il n'a pas semblé à la Conférence qu'elle pût aller jusque là; mais dorénavant les compagnies de navigation seront tenues de publier leurs itinéraires et les autres armateurs seront invités à suivre, autant que possible, les routes adoptées par les principales compagnies.

Divers articles du règlement pour prévenir les abordages en mer ont paru nécessiter certains changements. Comme le règlement est d'application universelle, et que quatorze pays seulement étaient représentés à la Conférence, celle-ci a dû se borner à indiquer les modifications à faire, laissant aux Gouvernements intéressés le soin d'en assurer la réalisation par la voie diplomatique.

Enfin, les dispositions les plus minutieuses en matière de sauvetage ou de prévention d'accidents pouvant être rendues vaines à défaut du concours d'un personnel suffisamment exercé et nombreux, la Conférence a voulu que les Gouvernements s'engageassent à édicter, à ce point de vue, toutes les mesures utiles. Telle est la portée de l'article 15 de la Convention.

Parmi les questions les plus importantes et les plus délicates à résoudre, dont la Conférence devait aborder l'étude, figurait celle des cloisons étanches.

Lorsque la collision s'est produite, lorsque l'eau se précipite à torrent par les flancs éventrés du navire, à l'intérieur de sa coque, c'est la catastrophe inévitable, si l'envahissement de l'élément liquide ne peut être limité à une tranche suffisamment restreinte du bâtiment. Et même alors, un autre péril peut surgir : ses conditions de stabilité se trouvant profondément altérées du fait de sa blessure, le navire peut être mis en danger de chavirer.

Au point de vue de la sécurité, la multiplication des compartiments étanches apparaît donc comme chose désirable. Mais immédiatement apparaît l'autre danger, celui de rendre le navire inhabitable ou impropre au commerce par l'exagération même du nombre de ses cloisons, qui s'élèvent comme autant d'entraves à la circulation intérieure.

On conçoit, d'autre part, qu'il est plus aisé, sous ce rapport, d'immuniser

un grand navire qu'un petit, les cloisons pouvant être, sans que leurs inconvénients croissent dans la même proportion, plus nombreuses dans celui-là que dans celui-ci. Enfin, il est clair que l'effet de l'envahissement de l'eau dans un compartiment plus ou moins rempli de marchandises n'est pas le même que si ce compartiment s'était trouvé primitivement vide, la capacité envahissable étant moins grande dans le premier cas que dans le second.

La Conférence avait donc à fixer des règles qui tinsent compte à la fois de la longueur du bâtiment, de ses formes et de son genre de trafic, sans toutefois bouleverser trop profondément d'autres règles déjà très sévères auxquelles se sont soumises volontairement jusqu'ici certaines compagnies de navigation.

Enfin, il importait de trouver une méthode pour l'appréciation du degré de sécurité offert par le compartimentage, qui présentât un caractère suffisamment général pour être adoptée par toutes les nations, à l'exclusion de tout système national déterminé.

Sans entrer dans le détail de dispositions trop techniques pour trouver leur place dans cet exposé, il suffira de signaler que dans le tableau inséré à l'article VIII du règlement annexé à la Convention, les nombres inscrits dans la colonne A, sous le nom de *facteurs de cloisonnement*, indiquent des degrés de sécurité différents pour les navires auxquels ils correspondent. Pratiquement, le coefficient 1.00 signifie qu'un compartiment quelconque peut être envahi sans faire couler le navire ; le coefficient 0.5 signifie que deux compartiments consécutifs quelconques peuvent être envahis dans les mêmes conditions et le coefficient 0.33 se rapporte au cas de trois compartiments consécutifs quelconques. Affectés de coefficients à la fois supérieurs à 0.5 et inférieurs à 1.00, les bâtiments se trouvent bénéficier des avantages de la première catégorie spécifiée plus haut, mais avec toutefois une plus grande marge de flottabilité. Ceux dont le coefficient est compris entre 0.5 et 0.33, se trouvent être rangés dans la seconde catégorie, tout en présentant, après envahissement des deux compartiments considérés, une réserve de flottabilité d'autant plus grande que le coefficient se rapproche davantage de 0.33. Les chiffres de la colonne B du tableau, placés en regard de ceux de la colonne A, se rapportent à des navires du type mixte, « passagers-marchandises », pour lesquels la règle est la moins sévère ; ceux de la colonne C se rapportent à des navires essentiellement affectés au transport des passagers, pour lesquels la règle est la plus sévère.

En vue d'inciter les armateurs à renchérir sur la sévérité du compartimentage officiel, la Convention prescrit en substance, en son article 17, que tout navire pour lequel le nombre de cloisons sera supérieur au minimum exigible, pourra faire l'objet d'une mention spéciale inscrite sur son certificat. Il est donc à supposer que, dans un but de réclame auprès des passagers, les compagnies de navigation seront amenées à s'appliquer elles-mêmes des règles plus sévères que celles auxquelles la Conférence a cru devoir limiter ses exigences.

Le critérium de service dont il est question au même article et qui doit permettre de passer graduellement des navires de la colonne B du tableau à ceux de la colonne C, n'a pas été déterminé, la Conférence ayant jugé que dans l'état actuel de sa documentation, elle ne pourrait le faire sans engager imprudemment l'avenir. Chacun des États contractants aura à faire poursuivre, par l'Administration de son pays, l'étude de ce point particulier et le Gouvernement britannique se chargera de provoquer, par la voie diplomatique, l'accord voulu aussitôt que des résultats définitifs auront pu être acquis.

Une même procédure est valable pour quelques autres points de détail relatifs à la construction.

La question des doubles coques a fait l'objet de l'étude particulière des techniciens qui étaient délégués à la Conférence. On est tombé d'accord pour reconnaître que ce genre de construction, loin de donner une sécurité complète, peut faire au contraire courir aux navires de graves dangers de chavirement. Par contre, l'emploi des doubles fonds a été minutieusement réglementé.

En dehors du nombre de cloisons étanches jugées indispensables, la Conférence s'est occupée des détails de la construction de ces mêmes cloisons, des portes étanches dont elles peuvent être pourvues, ainsi que de la manœuvre et de l'inspection de ces portes, des ouvertures percées dans la muraille du navire et des cloisons d'incendie.

Le titre IV consacré à la construction et complété par les articles V à XXVI du règlement annexé, est relatif à différentes questions dont l'importance s'indique d'elle-même.

Il était indispensable, au point de vue de l'application des règles qui précèdent, de classer les navires en deux catégories, les navires déjà construits ou sur chantier, ne pouvant raisonnablement être soumis à des exigences nouvelles, qui, dans bien des cas, conduiraient à des transformations considérables et coûteuses. L'article 16 établit donc une distinction entre les navires *existants* et les navires *neufs*, et pour donner aux intéressés le temps moral de se mettre en règle avec les prescriptions de la Convention, celle-ci a fixé au 1<sup>er</sup> juillet 1915, l'époque à partir de laquelle tout navire mis sur chantier sera considéré comme neuf.

En ce qui concerne les autres navires, il est laissé à chacun des États contractants, le soin d'examiner, dans chaque cas particulier, les améliorations qu'il est possible et raisonnable d'exiger des armateurs.

Pour ces points particuliers, comme du reste, pour toutes les questions de détail qui ne sont pas résolues d'une façon explicite et complète dans son règlement, la Convention stipule que les divers pays auront à édicter des lois particulières, s'il n'en existe déjà dans leurs législations respectives, et que ces lois feront l'objet de communications officielles de gouvernements à gouvernements. Telle est la portée de l'article 29 et des articles XXIV à XXVI correspondants du règlement.

Les arrêtés royaux qui seront pris en exécution de la loi nationale que le

Gouvernement vient de déposer sous le titre de *Loi sur la sécurité des navires* et qui est d'application générale à tous les navires, régleront les points de détail visés ci-dessus.

Le titre V de la Convention se rapporte à la radiotélégraphie, dont tous les navires devront à l'avenir, être pourvus, dans les limites déjà indiquées.

Cette partie de la Convention continue et perfectionne l'œuvre commencée par les Conférences de Bruxelles de 1910 sur l'abordage et sur l'assistance et de Londres de 1912 sur la radiotélégraphie.

Grâce à la merveilleuse utilisation de la télégraphie sans fil, dont l'usage se trouve ainsi généralisé en mer, les navires en péril pourront compter désormais sur les secours de bâtiments qui autrefois auraient pu passer dans leur voisinage sans se douter qu'un drame se déroulait à quelques milles de leur route.

Au point de vue de l'importance du service de la radiotélégraphie à bord, la Convention range les navires en trois catégories, qui tiennent compte à la fois du nombre de personnes à sauver éventuellement et de la rapidité avec laquelle le bâtiment pourrait se porter au secours d'un autre en détresse; la première renferme ceux pour lesquels l'écoute permanente est obligatoire, la seconde ceux pour lesquels l'écoute n'est permanente que pendant sept heures par jour, mais avec une écoute de dix minutes au commencement de chacune des autres heures; la troisième enfin comprend ceux dont la station n'a pas de vacations déterminées.

La minutie avec laquelle sont réglés, dans les articles 34 à 38, tous les détails de l'exécution du service, ainsi que ceux des conditions matérielles des installations à bord, témoignent de l'importance que la Conférence a attachée à ces différentes questions.

Si les obligations qui vont naître de l'application des principes exposés jusqu'ici, échappent par le caractère même de leur nature technique, à l'analyse des masses, il en est d'autres qui ont été l'objet de discussions passionnées en dehors de la Conférence.

Ce sont celles qui, tombant sous le sens des foules, concernent le nombre et l'espèce des engins de sauvetage, ces engins vers lesquels tout passager porte instinctivement les yeux lorsqu'il arrive à bord. Aussi la Conférence ne pouvait manquer de consacrer à cette fraction de sa tâche une étude approfondie.

Le problème est moins simple cependant qu'il n'apparaît aux regards des non-spécialistes, car, les dimensions énormes des paquebots modernes et le nombre considérable des personnes qu'ils abritent dans leurs flancs ont accru dans des proportions notables les difficultés du sauvetage au moyen des embarcations.

Le trafic maritime est malheureusement de ceux dont on ne puisse écarter tout péril, et malgré toutes les précautions prises, lorsque le moment est venu de quitter le navire qui sombre, nul ne peut dire s'il échappera à la mer insatiable guettant sa proie.

Un principe fondamental tout d'abord a été posé, qui rompt complètement avec l'empirisme des règles adoptées jusqu'ici : à tout moment de sa navigation chaque navire devra disposer, dans l'ensemble des embarcations ou pontons qu'il porte, d'un nombre de places suffisant pour recevoir toutes les personnes présentes à son bord.

Les différentes espèces d'embarcations admissibles, aussi bien que leur capacité spécifique de sauvetage, devaient être nettement définies : c'est ce à quoi la Conférence s'est attachée minutieusement.

Des discussions ont surgi quant à l'efficacité de certains types de ponton. Il n'a pas semblé à la Conférence qu'elle pût aller jusqu'à l'exclusion complète de toutes catégories de radeaux; mais elle a indiqué les conditions particulières auxquelles ces genres d'engins devaient répondre.

Au surplus, l'embarcation de sauvetage ne doit plus être considérée aujourd'hui, ainsi qu'elle l'était autrefois, comme un diminutif du navire abandonné, au moyen duquel le naufragé essaie de gagner la terre la plus proche ou le bâtiment que la Providence met sur son chemin comme un port de salut. Grâce à la télégraphie sans fil, dont les ondes auront signalé aux postes environnants l'endroit exact de la catastrophe, les naufragés auront intérêt à ne pas s'éloigner des lieux du sinistre et les meilleurs engins de sauvetage seront ceux qui présenteront les plus grandes garanties d'insubmersion.

L'équipement des embarcations, le nombre et l'espèce de leurs bossoirs, le personnel indispensable à leur manœuvre, ainsi que toutes les questions relatives au danger d'incendie ont été aussi l'objet de discussions approfondies. Les règles touffues qui sont annexées à la Convention sous les articles XXVII à LI en témoignent abondamment.

Après avoir élevé pierre par pierre ce monument qui, désormais, sera le code international de la sécurité maritime, après avoir communiqué dans un même sentiment de solidarité humaine, les Hautes Parties contractantes se devaient une preuve de confiance réciproque.

Il fallait que dans chacun des pays les lois nouvelles fussent appliquées de la même façon, avec le même degré de sévérité et que chacun eût la certitude qu'il en était ainsi. L'institution du certificat de sécurité a mis le sceau à cette entente.

Grâce à cette pièce officielle, le navire qui en sera muni pourra pratiquer les ports relevant d'un autre pavillon que le sien sans être exposé à de nouvelles et onéreuses formalités de contrôle.

Il importe pourtant de ne pas confondre les effets de la Conférence de Londres avec tous autres qui peuvent naître de l'application des lois nationales particulières à chacun des pays et portant sur d'autres objets. A cet égard, les Hautes Parties contractantes conservent chacune leur pleine et entière liberté et il leur appartient, sur ce terrain, de passer entre elles, si elles le désirent, des traités de réciprocité.

La Convention doit entrer en vigueur le 1<sup>er</sup> juillet 1915 et vaudra sans

aucune limite de temps. Néanmoins chaque Haute Partie contractante pourra la dénoncer à tout moment à l'expiration d'un délai de cinq années qui courra à partir de la date où la Convention sera entrée en vigueur dans son État.

Les titres VII et VIII, dans leurs articles 57 à 74, sont relatifs à ces différents objets et l'article LII du règlement annexé fixe la forme et la teneur du certificat de sécurité.

La Conférence a émis en outre, en dehors de la Convention, certains vœux qui portent, au nombre de douze sur la sécurité de la navigation, au nombre de trois sur la radiotélégraphie; le dernier attire l'attention de chacun des États contractants sur l'intérêt d'assurer aussi vite que possible l'application des mesures indiquées dans la Convention au sujet de la manœuvre et des exercices d'embarcation et des exercices d'incendie, ainsi que des mesures propres à prévenir, à découvrir et à combattre les incendies.

Nous avons l'honneur, Messieurs, de soumettre à vos délibérations un projet de loi portant approbation de la Convention dont il s'agit, persuadés que cette œuvre, hautement humanitaire, ne manquera pas de rencontrer auprès de vous un accueil favorable.

*Le Ministre des Affaires Étrangères,*

J. DAVIGNON.

*Le Ministre des Chemins de fer, Marine,  
Postes et Télégraphes,*

PAUL SÉGERS.

---

Projet de loi portant approbation de la Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer, signée à Londres le 20 janvier 1914, ainsi que du Règlement et du Protocole annexés à ladite Convention.

Wetsontwerp tot goedkeuring van de Internationale Overeenkomst tot vrijwaring van het menschenleven op zee, gesloten te Londen op 20 Januari 1914, alsmede van de Verordening en van het Protocol, welke bij deze Overeenkomst gevoegd zijn.

**ALBERT,**

ROI DES BELGES,

A tous présents et à venir, Salut.

Sur la proposition de N<sup>os</sup> Ministres des Affaires Étrangères et des Chemins de fer, Marine, Postes et Télégraphes,

NOUS AVONS ARRÊTÉ ET ARRÊTONS :

Notre Ministre des Affaires Étrangères est chargé de présenter, en Notre nom, aux Chambres législatives le projet de loi dont la teneur suit :

ARTICLE UNIQUE.

La Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer, conclue à Londres le 20 janvier 1914, ainsi que le Règlement et le Protocole de signature annexés à ladite Convention, sortiront leurs pleins et entiers effets.

Donné à Bruxelles, le 26 mars 1914.

**ALBERT,**

KONING DER BELGEN,

Aan allen, tegenwoordigen en toekomstigen, Heil!

Op voorstel van Onzen Minister van Buitenlandsche Zaken en van Onzen Minister van Spoorwegen, Zeewezen, Posterijen en Telegrafien,

WIJ HEBBEN BESLOTEN EN WIJ BESLUITEN :

Onze Minister van Buitenlandsche Zaken is gelast, uit Onzen naam, het wetsontwerp, waarvan de inhoud volgt, aan de Kamers voor te leggen :

EENIG ARTIKEL.

De Internationale Overeenkomst tot vrijwaring van het menschenleven op zee, gesloten te Londen op 20 Januari 1914, alsmede de Verordening en het Ondertekeningsprotocol welke bij die Overeenkomst gevoegd zijn, zullen hunne volle en algeheele kracht hebben.

Gegeven te Brussel, den 26<sup>n</sup> Maart 1914.

**ALBERT.**

PAR LE ROI :

*Le Ministre des Affaires Étrangères,*

J. DAVIGNON.

*Le Ministre des Chemins de fer, Marine,  
Postes et Télégraphes,*

VAN 'S KONINGS WEGE :

*De Minister van Buitenlandsche Zaken,*

*De Minister van Spoorwegen, Zeewezen,  
Posterijen en Telegrafien,*

PAUL SEGERS.

(10)

(11)

## CONVENTION INTERNATIONALE

POUR

### LA SAUVEGARDE DE LA VIE HUMAINE EN MER

---

## CONVENTION

---

### PRÉAMBULE.

Sa Majesté l'Empereur d'Allemagne, Roi de Prusse, au nom de l'Empire allemand; Sa Majesté l'Empereur d'Autriche, Roi de Bohême, etc.; et Roi Apostolique de Hongrie; Sa Majesté le Roi des Belges; Sa Majesté le Roi de Danemark; Sa Majesté le Roi d'Espagne; le Président des Etats-Unis d'Amérique; le Président de la République française; Sa Majesté le Roi du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande et des Possessions britanniques au delà des mers, Empereur des Indes; Sa Majesté le Roi d'Italie; Sa Majesté le Roi de Norvège; Sa Majesté la Reine des Pays-Bas; Sa Majesté l'Empereur de toutes les Russies; Sa Majesté le Roi de Suède;

Ayant reconnu l'utilité de fixer, d'un commun accord, certaines règles uniformes en ce qui concerne la sauvegarde de la vie humaine en mer, ont décidé de conclure une Convention à cet effet, et ont nommé pour leurs Plénipotentiaires, savoir :

Sa Majesté l'Empereur d'Allemagne, Roi de Prusse, au nom de l'Empire allemand :

Son Excellence Dr. VON KOERNER, Conseiller actuel intime, Chef de la Section de commerce au Département Impérial des Affaires Étrangères;

Dr. SEELIGER, Conseiller intime de Légation, Conseiller rapporteur au Département Impérial des Affaires Étrangères;

M. SCHÜTT, Conseiller intime du Gouvernement, Conseiller rapporteur au Département Impérial de l'Intérieur;

Dr. RIESS, Conseiller intime du Gouvernement, Membre du Département Impérial des assurances;

M. le Professeur PAGEL, Directeur de la Société de Classification *Germanischer Lloyd*;

M. SCHRADER, Conseiller intime supérieur des Postes, Conseiller rapporteur au Département Impérial des Postes ;

M. le Contre-Amiral en retraite BEHM, Directeur de la *Deutsche Seewarte*.

**Sa Majesté l'Empereur d'Autriche, Roi de Bohême, etc., et Roi Apostolique de Hongrie :**

M. le Baron G. DE FRANCKENSTEIN, Conseiller de Légation et Directeur des Affaires commerciales de l'Ambassade d'Autriche-Hongrie à Londres ;

M. le Docteur en droit Paul SCHRECKENTHAL, Secrétaire au Ministère Impérial Royal autrichien du Commerce ;

M. LADISLAUS DUNAY, Conseiller de section de l'Administration maritime royale hongroise à Fiume.

**Sa Majesté le Roi des Belges :**

M. E.-A. PIERRARD, Directeur général de la Marine au Ministère de la Marine, des Postes et des Télégraphes ;

M. Ch. LE JEUNE, Président du Comité maritime international ;

M. L. FRANCK, Avocat, Membre de la Chambre des Représentants, Vice-Président du Comité maritime international.

**Sa Majesté le Roi de Danemark :**

M. A.-H.-M. RASMUSSEN, Directeur de l'instruction des mécaniciens d'État ;

M. EMIL KROGH, Chef de Section au Ministère du Commerce et de la Navigation ;

M. HÖST, Administrateur de la Société anonyme unifiée des Vapeurs ;

M. V. TOPSØE-JENSEN, Sous-Chef de Section et Secrétaire au Ministère de la Justice.

**Sa Majesté le Roi d'Espagne :**

M. le Capitaine de vaisseau Don RAFAEL BAUSA, Chef de la Commission navale espagnole à Londres.

**Le Président des Etats-Unis d'Amérique :**

M. J.-W. ALEXANDER, Membre de la Chambre des Représentants ;

M. T.-E. BURTON, Membre du Sénat ;

M. J. HAMILTON LEWIS, Membre du Sénat ;

- M. E.-T. CHAMBERLAIN, Directeur de la Marine marchande ;  
 M. le Capitaine-commandant E.-P. BERTHOLE, du Service des Côtes de Douane ;  
 M. le Contre-Amiral WASHINGTON L. CAPPS, du Génie maritime ;  
 M. le Capitaine de vaisseau GEORGE F. COOPER, Hydrographe de la Marine ;  
 M. HOMER L. FERGUSON, Administrateur-gérant de la Compagnie de *Newport News* pour la construction des navires et des bassins de radoub ;  
 M. ALFRED GILBERT SMITH, Vice-Président de la *New York and Cuba Mail Steamship Company* ;  
 M. le Capitaine de vaisseau W.-H.-G. BULLARD, Surintendant du Service naval de radiotélégraphie ;  
 M. GEORGE UHLER, Inspecteur général des navires à vapeur.

**Le Président de la République française :**

- M. GUERNIER, Professeur d'économie politique à l'Université de Lille, Député, Vice-Président de la Commission de la Marine à la Chambre des Députés, Vice-Président du Conseil supérieur de la navigation maritime.

**Sa Majesté le Roi du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande et des Possessions britanniques au delà des mers, Empereur des Indes :**

- LORD MERSEY, ancien Président de la Division pour les Affaires maritimes de la Haute Cour de Justice, et Président de la Cour d'enquête sur la perte du vapeur *Titanic* ;  
 M. E.-G. MOGGRIDGE, Secrétaire adjoint du *Board of Trade* pour le Département de la Marine marchande ;  
 SIR ARCHIBALD DENNY, Bart., Président du Comité départemental sur les cloisons et les compartiments étanches ;  
 SIR NORMAN HILL, Président du Comité consultatif de la Marine marchande ;  
 SIR JOHN BILES, LL. D., D. Sc., ancien Président du Comité départemental sur les bateaux de sauvetage et les bossoirs ;  
 M. le Capitaine ACTON BLAKE, Deputy Master de Trinity House ;  
 M. le Capitaine A.-H.-F., YOUNG, Conseiller au Département de la Marine marchande au *Board of Trade* ;  
 M. C. HIPWOOD, du Département de la Marine marchande au *Board of Trade* ;  
 M. W.-D. ARCHER, Inspecteur principal de vaisseaux au *Board of Trade*.

**Pour l'Australie :**

M. le Capitaine R. MUIRHEAD COLLINS, Secrétaire officiel de la Confédération des États d'Australie à Londres.

**Pour le Canada :**

M. ALEXANDER JOHNSTON, Directeur général de la Marine et des Pêcheries.

**Pour la Nouvelle-Zélande :**

M. THOMAS MACKENZIE, Haut Commissaire du Gouvernement de la Nouvelle-Zélande à Londres.

**Sa Majesté le Roi d'Italie :**

M. CARLO BRUNO, Directeur général de la Marine marchande au Ministère de la Marine;

M. le Major-Général VITTORIO RIPA DI MEANA, du Génie maritime;

M. GUSTAVO TOSTI, Docteur en droit, Consul général;

**Sa Majesté le Roi de Norvège :**

M. HARALD PEDERSEN, Directeur principal de l'Office de la Marine marchande;

DR. JOANNES BRUHN, Directeur principal du *Norske Veritas*;

M. JENS EVANG, Secrétaire au Ministère des Affaires Étrangères.

**Sa Majesté la Reine des Pays-Bas :**

M. J.-V. WIERDSMA, Directeur-Président du Comité des Directeurs de la Compagnie Hollando-Américaine;

M. H.-S.-J. MAAS, Consul général des Pays-Bas à Londres;

M. A.-D. MULLER, Inspecteur général de la navigation;

M. J. WILMINK, Directeur du *Lloyd Royal* Hollandais;

M. J.-W.-G. COOPS, Chef de Division au Ministère de l'Agriculture, de l'Industrie et du Commerce.

**Sa Majesté l'Empereur de toutes les Russies :**

M. N. DE ETTER, Conseiller d'Ambassade à Londres.

**Sa Majesté le Roi de Suède :**

M. le Vice-Amiral OLSEN, ancien Président général des services de la Marine de Guerre;

M. N.-G. NILSSON, Inspecteur des engins de sauvetage au Ministère du Commerce;

Lesquels, à ce dûment autorisés, se sont réunis en conférence à Londres et ont, d'un commun accord, arrêté la Convention suivante :

## TITRE I.

### De la sauvegarde de la vie humaine en mer.

#### ARTICLE PREMIER.

Les Hautes Parties contractantes s'engagent à appliquer les dispositions de la présente Convention, en vue d'assurer la sauvegarde de la vie humaine en mer, à édicter tous règlements et à prendre toutes mesures propres à lui faire produire son plein et entier effet.

Les dispositions de la présente Convention sont complétées par un règlement qui a la même valeur et entre en vigueur en même temps que la Convention. Toute référence à la Convention implique référence simultanée au règlement y annexé.

## TITRE II.

### Navires auxquels s'applique la présente Convention.

#### ARTICLE 2.

Sont soumis aux règles de la présente Convention, sauf dans les cas où elle en dispose autrement, les navires de commerce à propulsion mécanique de chacun des États des Hautes Parties contractantes, portant plus de douze passagers et se rendant d'un port de l'un desdits États dans un port situé hors de cet État, ou inversement. Sont considérés comme ports hors des États des Hautes Parties contractantes les ports situés dans leurs Colonies, Possessions ou Protectorats.

Ne sont pas considérées comme passagers les personnes qui se trouvent embarquées par suite de force majeure ou à cause de l'obligation qui incombe au capitaine de transporter des personnes recueillies en mer ou d'autres personnes.

#### ARTICLE 3.

Sont exceptés de la présente Convention, sauf dans les cas où elle en dispose autrement, les navires faisant les parcours dont la liste sera remise par chaque Haute Partie contractante au Gouvernement britannique au moment de la ratification de la Convention.

Aucune liste ne pourra comprendre des parcours où les navires s'éloignent de plus de 200 milles marins de la côte la plus proche.

Chaque Haute Partie contractante a le droit de modifier ultérieurement sa liste de parcours en se conformant au présent article et à charge de notifier cette modification au Gouvernement britannique.

Chaque Haute Partie contractante a le droit de réclamer d'une autre Partie contractante le bénéfice des avantages de la présente Convention pour tous ceux des navires de son État qui effectuent l'un quelconque des parcours mentionnés dans sa propre liste. A cet effet, la Partie qui réclamera ce bénéfice devra imposer auxdits navires les obligations prescrites par la Convention, pour autant que ces obligations ne seraient pas, eu égard à la nature du voyage, inutiles ou déraisonnables.

#### ARTICLE 4.

Aucun navire, non soumis à son départ aux règles de la Convention, ne peut y être astreint au cours de son voyage, si la tempête ou toute autre cause de force majeure le met dans la nécessité de se réfugier dans un port de l'un des États des Hautes Parties contractantes.

### TITRE III.

#### Sécurité de la navigation.

#### ARTICLE 5.

Lorsque l'expression « tout navire » est employée dans le présent Titre et la partie correspondante du Règlement y annexé, elle s'entend de tous les navires de commerce, relevant de l'un des États contractants, visés ou non à l'article 2.

#### ARTICLE 6.

Les Hautes Parties contractantes s'engagent à prendre toutes mesures pour assurer la destruction des épaves dans la partie septentrionale de l'Océan Atlantique qui s'étend à l'est d'une ligne tracée du cap Sable au point situé par 34° de latitude nord et 70° de longitude ouest. Elles établiront, en outre, dans le plus bref délai, pour l'Atlantique nord, un service d'étude et d'observation du régime des glaces et un service pour la recherche des glaces flottantes. A cet effet :

Deux navires seront chargés de ces trois services.

Durant toute la saison des glaces, ils seront affectés à la recherche des glaces flottantes.

Pendant le reste de l'année, les deux navires seront affectés à la fois à l'étude et à l'observation du régime des glaces et à la destruction des épaves. Toutefois, l'étude et l'observation du régime des glaces seront assurées d'une manière effective, notamment depuis le commencement de février jusqu'à l'ouverture de la saison de dérive des glaces.

Pendant que les deux navires seront affectés à la recherche des glaces flottantes, les Hautes Parties contractantes, autant qu'elles le pourront et

que les exigences du service naval le permettront, enverront des navires de guerre ou d'autres navires pour procéder à la destruction des épaves dangereuses, si cette destruction est alors reconnue nécessaire.

ARTICLE 7.

Le Gouvernement des États-Unis est invité à assurer la gestion des trois services de la destruction des épaves, de l'étude et de l'observation du régime des glaces et de la recherche des glaces flottantes. Les Hautes Parties contractantes spécialement intéressées à ces services, et dont les noms suivent, s'engagent à contribuer aux dépenses d'établissement et de fonctionnement desdits services dans les proportions suivantes :

	Pour cent.
L'Allemagne . . . . .	15
Les États-Unis d'Amérique . . . . .	15
L'Autriche-Hongrie . . . . .	2
La Belgique . . . . .	4
Le Canada. . . . .	2
Le Danemark. . . . .	2
La France . . . . .	15
La Grande-Bretagne. . . . .	30
L'Italie . . . . .	4
La Norvège . . . . .	3
Les Pays-Bas. . . . .	4
La Russie . . . . .	2
La Suède . . . . .	2

Chacune des Hautes Parties contractantes a la faculté de cesser de contribuer aux dépenses de fonctionnement de ces services après le 1<sup>er</sup> septembre 1916. Toutefois, la Haute Partie contractante qui usera de cette faculté restera tenue des dépenses de fonctionnement jusqu'au 1<sup>er</sup> septembre qui suivra la date de dénonciation de la Convention sur ce point particulier. Pour user de ladite faculté, elle devra notifier son intention aux autres Parties contractantes six mois au moins avant ledit 1<sup>er</sup> septembre ; de sorte que, pour être dégagée de ses obligations au 1<sup>er</sup> septembre 1916, elle devra notifier son intention au plus tard le 1<sup>er</sup> mars 1916, et ainsi chaque année.

Au cas où le Gouvernement des États-Unis n'accepterait pas la proposition qui lui est faite, comme au cas où, pour une raison quelconque, l'une des Hautes Parties contractantes n'assumerait pas la charge de la contribution pécuniaire ci-dessus définie, les Hautes Parties contractantes régleront la question au mieux de leurs intérêts réciproques.

Le Gouvernement de la Haute Partie contractante, qui assume la gestion du service de destruction des épaves, est invité à rechercher les moyens

d'accorder, aux frais de ce service, aux navires marchands qui auraient contribué d'une manière effective à la destruction d'épaves dans l'océan, des récompenses à fixer par le Gouvernement d'après les services rendus.

Les Hautes Parties contractantes qui contribuent aux frais des trois services susmentionnés auront le droit d'apporter, au présent article et à l'article 6, d'un commun accord et en tout temps, les changements qui seraient jugés désirables.

#### ARTICLE 8.

Le capitaine de tout navire, s'il rencontre des glaces ou une épave dangereuses, est tenu d'en informer, par tous les moyens de communication dont il dispose, les navires qui se trouvent dans le voisinage, ainsi que les autorités compétentes du premier point de la côte avec lequel il peut entrer en communication.

Toute administration à laquelle des glaces ou une épave dangereuses sont signalées doit prendre toutes les mesures qu'elle juge nécessaires pour porter le renseignement à la connaissance des intéressés et pour le communiquer aux autres administrations.

La transmission des messages relatifs aux glaces et aux épaves est gratuite pour les navires intéressés.

Il est désirable que lesdites informations soient transmises d'une manière uniforme. A cet effet, un code, dont l'usage est facultatif, figure à l'article I du règlement ci-annexé.

#### ARTICLE 9.

Le capitaine de tout navire muni d'une installation radiotélégraphique, doit, lorsqu'il constate l'existence d'un danger imminent et grave pour les navigateurs, le signaler d'urgence dans les formes prescrites par l'article II du règlement ci-annexé.

#### ARTICLE 10.

Lorsque des glaces sont signalées sur la route ou près de la route à suivre et qu'il fait nuit, le capitaine de tout navire est tenu de modérer la vitesse de son navire ou de changer de route, de manière à s'écarter suffisamment de la zone dangereuse.

#### ARTICLE 11.

Les navires définis par l'article 2 doivent posséder à bord une lampe pour signaux Morse de portée suffisante.

L'usage des signaux Morse est réglé par le code figurant à l'article III, ainsi que par l'article IV du règlement ci-annexé.

## ARTICLE 12.

Il est interdit à tout navire de se servir des signaux internationaux de détresse pour d'autres usages que la signalation de la détresse.

Il est interdit à tout navire d'employer des signaux privés qui pourraient être confondus avec les signaux internationaux de détresse.

## ARTICLE 13.

Le choix des routes, en ce qui concerne la traversée de l'Atlantique nord dans les deux sens, est laissé à la responsabilité des compagnies de navigation. Toutefois, les Hautes Parties contractantes s'engagent à imposer à celles-ci l'obligation de publier les itinéraires qu'elles se proposent de faire suivre à leurs navires, ainsi que les modifications qu'elles y apporteront.

Les Hautes Parties contractantes s'engagent, en outre, à user de leur influence pour amener les armateurs de tous les navires effectuant la traversée de l'Atlantique, à faire suivre à ceux-ci, autant que possible, les routes adoptées par les principales compagnies.

## ARTICLE 14.

Les Hautes Parties contractantes s'engagent à faire toute diligence pour obtenir des Gouvernements, qui n'ont pas été Parties aux présentes, que le Règlement international ayant pour objet de prévenir les abordages en mer soit révisé conformément aux indications ci-après :

A) Le règlement sera complété ou révisé en ce qui concerne :

1° Le deuxième feu blanc ;

2° Le feu d'arrière ;

3° Une marque de jour pour les navires à moteur ;

4° Un signal phonique pour navire remorqué ;

5° L'interdiction des signaux semblables au signal de détresse.

B) Les articles 2, 10, 14, 15, 31 dudit règlement seront amendés conformément aux prescriptions suivantes :

ARTICLE 2. — Le deuxième feu blanc de tête de mât est obligatoire.

ARTICLE 10. — La présence permanente d'un feu blanc fixe à l'arrière est obligatoire.

ARTICLE 14. — Une marque spéciale est obligatoire pendant le jour pour les navires à moteur.

ARTICLE 15. — Il est créé un signal phonique spécial à l'usage du navire remorqué et, si la remorque est composée de plusieurs navires, à l'usage du dernier d'entre eux.

ARTICLE 34. — Ajouter, tant à la liste des signaux de jour qu'à la liste des signaux de nuit, le signal de détresse international par radiotélégraphie.

#### ARTICLE 15.

Les Gouvernements des Hautes Parties contractantes s'engagent à maintenir ou, s'il est nécessaire, à prendre telles mesures utiles pour que, au point de vue de la sauvegarde de la vie humaine en mer, les navires définis à l'article 2 aient à bord un équipage suffisant par le nombre et les aptitudes.

### TITRE IV.

#### Construction.

#### ARTICLE 16.

##### *Navires neufs et navires existants.*

Pour l'application des articles du présent Titre et de la partie correspondante du règlement ci-annexé, les navires définis à l'article 2 sont distingués en navires *neufs* et navires *existants*.

Les navires neufs sont ceux dont la quille aura été posée postérieurement au 1<sup>er</sup> juillet 1915. Les articles ci-après du présent Titre, savoir 17 à 30, leur sont intégralement applicables.

Les autres navires sont qualifiés navires existants. Pour chacun de ces navires l'Administration de l'État dont il relève doit examiner les dispositions existantes en vue des améliorations qu'il serait possible et raisonnable d'apporter dans le sens d'un accroissement de sécurité.

#### ARTICLE 17.

##### *Compartimentage des navires.*

Les navires doivent être compartimentés aussi efficacement que possible, en égard à la nature du service auquel ils sont destinés. Les règles de compartimentage, ainsi que celles qui concernent les installations affectant le compartimentage, sont données *a minima* par les articles qui suivent, ainsi que par le règlement annexé à la présente Convention.

Le degré de sécurité assuré par l'application de ces règles varie d'une façon régulière et continue avec la longueur du navire et avec un certain *critérium de service*; les exigences du règlement ci-annexé sont telles que le degré de sécurité le plus élevé corresponde aux plus grands navires essentiellement affectés au transport des passagers.

Les articles V à IX du règlement ci-annexé indiquent la méthode à suivre pour déterminer la longueur admissible des compartiments, basée sur la

longueur envahissable, et fixent la longueur limite des compartiments, ainsi que les conditions qui régissent certains cas particuliers.

Si le compartimentage d'un navire est de nature à assurer à celui-ci un degré de sécurité supérieur à celui que prescrivent les règles de la présente Convention, l'administration de l'État dont relève le navire doit, à la demande de l'armateur de celui-ci, en faire mention sur le certificat de sécurité dudit navire dans la mesure et la forme prévues à l'article X du règlement ci-annexé.

#### ARTICLE 18.

##### *Cloisons d'abordage et cloisons limitant la tranche des machines.*

Il doit exister, dans les navires, des cloisons aux extrémités avant et arrière, ainsi qu'aux extrémités de la tranche des machines, conformément aux prescriptions de l'article XI du règlement ci-annexé.

#### ARTICLE 19.

##### *Cloisons d'incendie.*

En vue d'empêcher la propagation du feu, il doit exister, dans les navires, des cloisons incombustibles, conformément aux prescriptions de l'article XII du règlement ci-annexé.

#### ARTICLE 20.

##### *Évacuation des compartiments étanches.*

Les conditions dans lesquelles il doit être établi des échappées des divers compartiments étanches sont indiquées à l'article XIII du règlement ci-annexé.

#### ARTICLE 21.

##### *Construction et épreuves des cloisons étanches.*

Afin d'assurer la résistance et l'étanchéité des cloisons étanches, celles-ci doivent être construites et soumises à des essais, conformément aux prescriptions de l'article XIV du règlement ci-annexé.

#### ARTICLE 22.

##### *Ouvertures dans les cloisons étanches.*

Le nombre des ouvertures pratiquées dans les cloisons étanches doit être réduit au minimum compatible avec les dispositions générales et la bonne

exploitation du navire; ces ouvertures doivent être pourvues de dispositifs de fermeture satisfaisants. Les articles XV et XVII du règlement ci-annexé indiquent les conditions applicables au nombre des ouvertures dans les cloisons étanches, au caractère et à l'emploi des dispositifs de fermeture dont doivent être munies ces ouvertures, enfin aux essais auxquels les portes étanches doivent être soumises.

#### ARTICLE 23.

##### *Ouvertures dans la muraille.*

Les hublots et les autres ouvertures dans la muraille, ainsi que les orifices intérieurs des décharges à la coque, doivent être pourvus de dispositifs de fermeture et disposés de façon à empêcher, dans la mesure du possible, toute introduction accidentelle d'eau dans le navire. Les articles XVI et XVII du règlement ci-annexé indiquent les conditions dans lesquelles il est permis de pratiquer des ouvertures dans la muraille, les dispositifs de fermeture dont doivent être munies ces ouvertures, enfin les conditions de manœuvre de ces dispositifs.

#### ARTICLE 24.

##### *Construction et épreuves des ponts étanches, etc.*

Afin d'assurer la résistance et l'étanchéité des ponts étanches, tambours, et conduits de ventilation, ceux-ci doivent être construits et soumis à des essais, conformément aux prescriptions de l'article XVIII du règlement ci-annexé.

#### ARTICLE 25.

##### *Manœuvres et inspections périodiques des portes étanches, etc.*

Les conditions dans lesquelles il doit être procédé périodiquement, en cours de navigation, à des exercices de manœuvre et à des inspections des organes de fermeture étanche des portes, etc., sont indiquées à l'article XIX du règlement ci-annexé.

#### ARTICLE 26.

##### *Mentions au journal de bord.*

Mention doit être faite au journal de bord de la fermeture et de l'ouverture des portes étanches, etc., ainsi que de tous les exercices et inspections, dans la mesure spécifiée à l'article XX du règlement ci-annexé.

## ARTICLE 27.

*Double-fond.*

Les conditions dans lesquelles un double-fond doit être installé sur les navires de diverses longueurs et, notamment, l'étendue minimum de ce double-fond dans le sens longitudinal et dans le sens transversal, sont indiquées à l'article XXI du règlement ci-annexé.

## ARTICLE 28.

*Marche arrière et appareil à gouverner auxiliaire.*

Les navires doivent satisfaire, en ce qui concerne leur puissance de marche arrière et l'existence d'un appareil à gouverner auxiliaire, aux prescriptions des articles XXII et XXIII du règlement ci-annexé.

## ARTICLE 29.

*Inspections initiales et subséquentes des navires.*

Les principes généraux qui doivent régir l'inspection des navires définis à l'article 2, qu'ils soient existants ou neufs, en ce qui concerne la coque, les chaudières et machines principales et auxiliaires, et l'équipement, sont donnés dans les articles XXIV à XXVI du règlement ci-annexé. Le Gouvernement de chacune des Hautes Parties contractantes s'engage :

- 1° A édicter des règles détaillées en conformité de ces principes généraux, ou à modifier sa réglementation existante de façon à la mettre d'accord avec ces principes;
- 2° A communiquer ces règlements à chacun des autres États contractants;
- 3° A assurer l'application de ces règlements.

D'une façon générale, les règlements de détail visés au paragraphe précédent doivent être établis de manière qu'au point de vue de la sauvegarde de la vie humaine, le navire soit approprié au service auquel il est destiné.

## ARTICLE 30.

*Études et ententes ultérieures. — Échange de renseignements.*

Les Hautes Parties contractantes s'engagent à faire poursuivre activement les études relativement au critérium de service visé à l'article 17 ci-dessus, et à se communiquer les résultats de ces études.

Le Gouvernement britannique est invité à assumer la charge de ces communications et à provoquer, par la voie diplomatique, l'accord des États

contractants au sujet de ce critérium aussitôt que des résultats définitifs pourront être acquis. Ce critérium une fois admis par chacun des États contractants sera applicable, à partir d'une date et dans les conditions à fixer par l'accord, au même titre que les prescriptions de la Convention elle-même.

La même procédure est valable pour les points suivants :

1. Installation de cloisons longitudinales étanches, double coque, ponts et plafonds étanches : majoration éventuelle de la longueur des compartiments protégés par ces dispositifs.

2. Navires dont la longueur est inférieure à celle des navires visés à l'article VIII du règlement ci-annexé : compartimentage propre à réaliser la plus grande sécurité pratiquement possible.

3. Construction des cloisons étanches : détermination expérimentale de la marge de résistance convenable visée à l'article XIV du règlement ci-annexé.

Les États contractants s'engagent à échanger dans la plus large mesure possible tous renseignements au sujet de l'application des règles de la présente Convention en matière de sécurité de la construction. Ils se communiqueront mutuellement :

Les méthodes ou règlements qu'ils adopteraient ;

Les renseignements sur les nouveaux dispositifs ou organes qu'ils agréeraient ;

Les décisions qu'ils prendraient sur les points de principe non couverts par les articles ci-dessus et par la partie correspondante du règlement ci-annexé ;

Enfin les résultats définitifs de leurs études ultérieures sur les questions non tranchées.

## TITRE V.

### Radiotélégraphie.

#### ARTICLE 31.

Tous les navires de commerce, à propulsion mécanique ou à voile, de chacun des États contractants, qu'ils portent ou non des passagers, à condition qu'ils aient à bord au total cinquante personnes ou plus, sont, lorsqu'ils se livrent à la navigation définie par l'article 2, munis d'une installation radiotélégraphie.

On ne pourra se prévaloir des prescriptions des articles 2 et 3 de la présente Convention pour dispenser un navire des obligations du présent titre.

#### ARTICLE 32.

Sont dispensés de cette obligation les navires où le nombre des personnes présentes à bord est exceptionnellement et accidentellement porté à cin-

quante ou plus, par suite de force majeure, ou à cause de la nécessité où se trouve le capitaine d'augmenter le nombre des membres de son équipage pour suppléer ceux d'entre eux qui sont malades, ou de l'obligation qui lui incombe de transporter des personnes recueillies en mer ou d'autres personnes.

En outre, les Gouvernements de chacun des États contractants peuvent dispenser de cette obligation, s'ils jugent que la route et les conditions du voyage sont telles qu'une installation radiotélégraphique serait inutile ou superflue :

1. Les navires qui, au cours de leur voyage, ne s'éloignent pas de la côte la plus proche de plus de 150 mille marins;

2. Les navires où le nombre des personnes présentes à bord se trouve exceptionnellement et accidentellement porté à cinquante ou plus, par suite de l'embarquement, durant une partie de leur voyage, de manœuvres pour le service des marchandises, à condition, toutefois, que lesdits navires ne se rendent pas d'un continent à un autre et que, durant cette partie de leur voyage, ils restent entre les 30<sup>es</sup> degrés de latitude nord et sud;

3. Les navires à voile d'une construction primitive, tels que *dhow*s, *jonques*, etc., s'il est pratiquement impossible de les munir d'une installation radiotélégraphique.

#### ARTICLE 33.

Les navires qui, aux termes de l'article 31 ci-dessus, sont tenus d'être munis d'une installation radiotélégraphique, sont, au regard du service radiotélégraphique, répartis en trois catégories, d'après la classification établie, pour les stations de bord, par l'article XIII *b*) du règlement annexé à la Convention radiotélégraphique, signée à Londres, le 5 juillet 1912, savoir :

*Première catégorie.* — Navires dont la station de bord a un service permanent.

Sont rangés dans la première catégorie les navires aménagés pour avoir à bord vingt-cinq passagers ou plus :

1. S'ils ont une vitesse moyenne en service de 15 nœuds ou plus;

2. S'ils ont une vitesse moyenne en service supérieure à 13 nœuds, mais seulement à la double condition qu'ils aient à bord deux cents personnes ou plus (passagers et équipage) et qu'ils effectuent, au cours de leur voyage, une traversée de plus de 500 milles marins entre deux escales consécutives; toutefois, ces navires peuvent être rangés dans la deuxième catégorie à la condition qu'ils aient une écoute permanente.

*Deuxième catégorie.* — Navires dont la station de bord a un service de durée limitée.

Sont rangés dans la deuxième catégorie les navires aménagés pour avoir

à bord vingt-cinq passagers ou plus, s'ils ne sont, pour d'autres causes, rangés dans la première catégorie.

Les navires de la deuxième catégorie doivent, pendant la navigation, assurer l'écoute permanente pendant au moins sept heures par jour et l'écoute de dix minutes au commencement de chacune des autres heures.

*Troisième catégorie.* — Navires dont la station de bord n'a pas de vacations déterminées.

Sont rangés dans la troisième catégorie tous les navires qui ne sont rangés ni dans la première, ni dans la deuxième.

L'armateur d'un navire rangé dans la deuxième ou dans la troisième catégorie a le droit d'exiger que, sur le certificat de sécurité qui lui est délivré, ledit navire soit mentionné comme appartenant à une catégorie supérieure, s'il remplit toutes les obligations de cette catégorie.

#### ARTICLE 34.

Les navires tenus, aux termes de l'article 31 ci-dessus, d'être munis d'une installation radiotélégraphique, seront obligés, par les Gouvernements dont ils relèvent, à assurer, pendant la navigation, une écoute permanente dès que lesdits Gouvernements jugeront qu'elle est utile pour la sauvegarde de la vie en mer.

En attendant, les Hautes Parties contractantes s'engagent à imposer l'écoute permanente dès la ratification de la présente Convention et sous réserve des délais ci-dessous prévus :

1. Aux navires dont la vitesse moyenne en service est supérieure à 13 nœuds, qui ont à bord deux cents personnes ou plus et qui effectuent au cours de leur voyage une traversée de plus de 500 milles marins entre deux escales consécutives, lorsque ces navires sont rangés dans la deuxième catégorie;

2. Aux navires de la deuxième catégorie, durant tout le temps qu'ils se trouvent à plus de 500 milles marins de la côte la plus proche;

3. Aux autres navires définis à l'article 31, lorsqu'ils sont affectés au service transatlantique ou, lorsque étant affectés à un autre service, leur itinéraire les amène à s'éloigner de plus de 1,000 milles marins de la côte la plus proche.

Les navires affectés à tous les genres de pêche, y compris la pêche à la baleine, et qui sont tenus d'être munis d'une installation radiotélégraphique, ne sont pas astreints à l'écoute permanente.

L'écoute permanente peut être faite par un ou plusieurs télégraphistes titulaires d'un des certificats prévus à l'article X du règlement annexé à la Convention radiotélégraphique internationale de 1912, ainsi que, s'il est nécessaire, par un ou plusieurs écouteurs brevetés.

Toutefois, au cas où un appareil d'alarme mécanique offrant toutes garanties serait inventé, l'écoute permanente pourrait être assurée au moyen de cet appareil; après une entente entre les Gouvernements des Hautes Parties contractantes.

On entend par « écouteur breveté » toute personne munie d'un brevet d'aptitude délivré au nom de l'administration qualifiée. Pour obtenir ce brevet, le postulant doit justifier qu'il est capable de recevoir et de comprendre le signal radiotélégraphique de détresse et le signal de sécurité décrit à l'article II du règlement ci-annexé.

Les Hautes Parties contractantes s'engagent à prendre les mesures utiles pour que le secret de la correspondance soit respecté par les écouteurs agréés.

#### ARTICLE 35.

Les installations radiotélégraphiques imposées par l'article 34 ci-dessus doivent pouvoir transmettre, de jour, de navire à navire, des signaux clairement perceptibles, dans les circonstances et conditions normales, à une distance minimum de 100 milles marins.

Tout navire tenu, aux termes de l'article 34 ci-dessus, d'être muni d'une installation radiotélégraphique, doit être, dans quelque catégorie qu'il soit rangé, pourvu, conformément à l'article XI du règlement annexé à la Convention radiotélégraphique internationale de 1912, d'une installation radiotélégraphique de secours dont tous les éléments sont placés dans des conditions de sécurité aussi grandes que possible et déterminées par le Gouvernement dont il relève.

En tout cas, l'installation de secours est placée en totalité dans les régions supérieures du navire, aussi haut que pratiquement possible.

L'installation de secours dispose, comme il est dit à l'article XI du règlement annexé à la Convention radiotélégraphique internationale de 1912, d'une source d'énergie qui lui est propre. Elle est capable d'être mise rapidement en marche et de fonctionner pendant six heures au moins, avec une portée minimum de 80 milles marins pour les navires de la première catégorie et de 50 milles marins pour les navires des deux autres catégories.

Si l'installation normale, dont la portée est, aux termes du présent article, de 100 milles marins au moins, remplit toutes les conditions indiquées ci-dessus, une installation de secours n'est pas obligatoire.

La licence prévue à l'article IX du règlement annexé à la Convention radiotélégraphique de 1912 ne peut être délivrée que si l'installation satisfait à la fois aux prescriptions de ladite Convention et à celles de la présente.

#### ARTICLE 36.

Les questions régies par la Convention radiotélégraphique internationale de 1912 et le règlement y annexé, notamment l'installation radiotélégra-

phique à bord, la transmission des messages, les certificats des télégraphistes, demeurent et seront soumises aux dispositions :

1° De cette Convention et de ce règlement, ainsi que de tous autres actes qui, dans l'avenir, leur seraient substitués;

2° De la présente Convention sur tous les points où elle comporte addition aux documents susvisés.

#### ARTICLE 37.

Tout capitaine de navire qui reçoit un appel de secours lancé par un navire en détresse, est tenu de se porter au secours des sinistrés.

Tout capitaine de navire en détresse a le droit de réquisitionner, parmi les bâtiments qui ont répondu à son appel, celui ou ceux qu'il juge les plus aptes à lui porter secours. Il ne doit exercer ce droit qu'après avoir, autant que possible, consulté les capitaines de ces bâtiments. Ceux-ci sont tenus d'obtempérer immédiatement à la réquisition en se rendant, à toute vitesse, au secours des sinistrés.

Les capitaines des navires tenus de l'obligation de secours en sont libérés dès que le ou les capitaines réquisitionnés ont fait connaître qu'ils obtempéraient à la réquisition, ou que le capitaine de l'un des bâtiments arrivés sur le lieu du sinistre leur a fait connaître que leur secours n'est plus nécessaire.

Si le capitaine d'un navire se trouve dans l'impossibilité, ou ne considère pas comme raisonnable ou nécessaire, dans les circonstances spéciales de l'événement, de se porter au secours du navire en détresse, il en informe immédiatement le capitaine de celui-ci. Il doit, en outre, inscrire à son journal de bord les raisons qui permettent d'apprécier sa conduite.

Il n'est pas dérogé par les dispositions qui précèdent à la Convention internationale, signée à Bruxelles le 23 septembre 1910, pour l'unification de certaines règles en matière d'assistance et de sauvetage maritimes, ni, spécialement, à l'obligation d'assistance définie par l'article 14 de cette Convention.

#### ARTICLE 38.

Les Hautes Parties contractantes s'engagent à prendre toutes mesures pour mettre à exécution, dans le plus bref délai possible, les prescriptions du présent Titre.

Toutefois, elles pourront accorder :

Un délai d'un an au plus, à partir de la date de la ratification de la présente Convention, pour le recrutement des télégraphistes et l'installation des appareils radiotélégraphiques à bord des navires rangés dans la première et dans la deuxième catégories;

Un délai de deux ans au plus, à partir de la date de la ratification de la présente Convention, pour le recrutement des télégraphistes et écouteurs

attachés aux navires de la troisième catégorie, l'installation des appareils à bord des navires rangés dans la troisième catégorie et l'établissement d'une écoute permanente à bord des navires rangés dans la deuxième et la troisième catégories.

## TITRE VI.

### Engins de sauvetage et mesures contre l'incendie.

#### ARTICLE 39.

##### *Navires neufs et navires existants.*

Pour l'application des articles du présent Titre et de la partie correspondante du règlement ci-annexé, les navires définis à l'article 2 sont distingués en navires *neufs* et navires *existants*.

Les navires neufs sont ceux dont la quille aura été posée postérieurement au 31 décembre 1914.

Les autres navires sont qualifiés navires existants.

#### ARTICLE 40.

##### *Principe fondamental.*

A aucun moment de sa navigation, un navire ne doit avoir à bord un nombre total de personnes supérieur à celui que peut recueillir l'ensemble des embarcations et pontons-radeaux de sauvetage dont il dispose.

Le nombre et l'installation des embarcations, et, le cas échéant, des pontons-radeaux d'un navire dépend du nombre total de personnes pour lequel le navire est prévu. Toutefois, il ne peut être exigé pour chaque voyage que la capacité totale de ces embarcations et, le cas échéant, de ces pontons-radeaux soit supérieure à celle qui est nécessaire pour recueillir toutes les personnes présentes à bord.

#### ARTICLE 41.

##### *Types réglementaires d'embarcations. — Pontons-radeaux.*

Toutes les embarcations de sauvetage admises pour un navire doivent satisfaire aux conditions fixées par la présente Convention ainsi que par les articles XXVII à XXXII inclus du règlement ci-annexé ; les mêmes articles décrivent les types réglementaires qui sont classés en deux catégories.

Les conditions requises pour les pontons-radeaux sont données à l'article XXXIII du même règlement.

## ARTICLE 42.

*Solidité des embarcations.*

Chaque embarcation devra présenter une solidité suffisante pour pouvoir, sans danger, être mise à l'eau avec son plein chargement en personnes et en équipement.

## ARTICLE 43.

*Autres types d'embarcations et de radeaux.*

On pourra accepter, comme équivalant à une embarcation de l'une des catégories réglementaires tout type d'embarcation, et comme équivalant à un ponton-radeau approuvé tout type de radeau, que les administrations qualifiées auront reconnu, par des expériences appropriées, présenter les mêmes garanties que les types réglementaires d'embarcation de la catégorie en question, ou que le type approuvé de ponton-radeau, suivant le cas.

Le Gouvernement de la Haute Partie contractante, qui aura accepté un type nouveau d'embarcation ou de radeau, communiquera aux Gouvernements des autres Parties contractantes le compte rendu des expériences effectuées. Il les informera en outre, s'il s'agit d'un type d'embarcation, de la catégorie dans laquelle ce type aura été classé.

## ARTICLE 44.

*Accès aux embarcations et aux radeaux.*

Des dispositions convenables doivent être prises pour permettre l'embarquement des passagers dans les embarcations.

Sur les navires portant des radeaux, il doit y avoir un certain nombre d'échelles de corde, toujours prêtes à être utilisées, en vue de faire embarquer les personnes sur les radeaux.

## ARTICLE 45.

*Capacité des embarcations et des pontons-radeaux.*

Le nombre de personnes qu'une embarcation de l'un des types réglementaires ou un ponton-radeau approuvé est apte à recevoir est déterminé par les méthodes indiquées aux articles XXXIV à XXXIX inclus du règlement ci-annexé.

## ARTICLE 46.

*Équipement des embarcations et des pontons-radeaux.*

L'équipement des embarcations et des pontons-radeaux est fixé par

l'article XL du règlement ci-annexé. Tout objet mobile d'équipement doit être solidement amarré à l'embarcation ou au ponton-radeau auquel il est affecté.

#### ARTICLE 47.

##### *Installation des embarcations. — Nombre de bossoirs.*

Les dispositions à prendre pour l'installation des embarcations et notamment la mesure dans laquelle des pontons-radeaux peuvent être acceptés, sont définies aux articles XLI, XLII et XLIII du règlement ci-annexé.

Le nombre minimum de jeux de bossoirs est déterminé d'après la longueur du navire. On ne pourra toutefois exiger un nombre de jeux de bossoirs supérieur à celui des embarcations qui sont nécessaires pour recevoir toutes les personnes présentes à bord.

#### ARTICLE 48.

##### *Manœuvre des embarcations et radeaux.*

Toutes les embarcations et tous les radeaux doivent être installés de manière à permettre d'effectuer leur mise à l'eau dans le temps le plus court possible et d'y embarquer, même dans des conditions de bande et d'assiette défavorables au point de vue de la manœuvre des embarcations et radeaux, un nombre de personnes aussi élevé que possible.

Les dispositions prises doivent permettre la mise à l'eau, de l'un et de l'autre bord, d'un nombre d'embarcations et de radeaux aussi élevé que possible.

Des indications complémentaires sont données à l'article XLIV du règlement ci-annexé.

#### ARTICLE 49.

##### *Solidité et manœuvre des bossoirs.*

Les bossoirs doivent avoir la solidité suffisante pour permettre d'amener les embarcations avec leur plein chargement en personnes et en équipement, dans l'hypothèse où le navire présenterait une bande de quinze degrés.

Les bossoirs doivent être pourvus d'appareils assez puissants pour assurer la mise en dehors de l'embarcation sous la bande maximum qui laisse subsister, sur le navire considéré, la possibilité d'amener les embarcations.

#### ARTICLE 50.

##### *Autres dispositifs équivalant aux bossoirs.*

On pourra accepter comme équivalant à des bossoirs ou à des jeux de bossoirs tous engins ou dispositifs que les administrations qualifiées auront

reconnus, par des expériences appropriées, présenter les mêmes garanties que les bossoirs ou jeux de bossoirs.

Le Gouvernement de la Haute Partie contractante qui aura accepté un type nouveau d'engin ou de dispositif en communiquera la description aux Gouvernements des autres Parties contractantes, accompagnée du compte rendu des expériences effectuées.

#### ARTICLE 51.

##### *Gilets et bouées de sauvetage.*

1. Il doit y avoir, pour toute personne présente à bord, un gilet de sauvetage de modèle approuvé ou un autre objet, de flottabilité égale, susceptible de s'adapter au corps. En outre, il doit y avoir un nombre suffisant de gilets, ou autres objets équivalents, pour enfants.

2. L'article XLV du règlement ci-annexé fixe le nombre de bouées de sauvetage d'un modèle approuvé à placer à bord des navires, suivant leur longueur, ainsi que les conditions requises pour les gilets et bouées, et pour leur installation à bord.

#### ARTICLE 52.

##### *Cas des navires existants.*

En ce qui concerne les navires existants, le Gouvernement de chacune des Hautes Parties contractantes s'engage à appliquer, le plus tôt possible et au plus tard le 1<sup>er</sup> Juillet 1915, toutes les prescriptions des articles ci-dessus du présent Titre, savoir 40 à 51 inclus, en exigeant en premier lieu des places pour toutes les personnes présentes à bord dans des embarcations et radeaux.

Toutefois, dans le cas où l'application stricte de ces principes ne serait pas pratiquement possible ou raisonnable, le Gouvernement de chacune des Hautes Parties contractantes a le droit d'admettre les tolérances prévues à l'article XLVI du règlement ci-annexé.

#### ARTICLE 53.

##### *Circulation des personnes. — Éclairage de secours.*

1. Des dispositions appropriées seront prises pour l'entrée et la sortie des différents compartiments, entreponts, etc.

2. Un éclairage électrique ou autre, suffisant pour satisfaire à toutes les exigences de la sécurité, doit être assuré dans les diverses parties des navires neufs ou existants, et particulièrement sur les ponts où se trouvent les embarcations de sauvetage. Sur les navires neufs, il doit exister une source autonome capable d'alimenter, le cas échéant, les appareils de cet éclairage de sécurité, et placée dans les régions supérieures du navire, aussi haut que pratiquement possible.

3. L'issue de chaque compartiment doit être éclairée en permanence par un fanal de secours indépendant de l'éclairage normal du navire et fermé à clé. Ces fanaux de secours peuvent être alimentés par la source autonome visée au précédent paragraphe, si l'on emploie à cet effet un circuit indépendant, et si cette installation fonctionne concurremment avec l'éclairage normal du navire.

#### ARTICLE 54.

##### *Canotiers brevetés. — Personnel des embarcations.*

Il doit y avoir, pour chaque embarcation ou radeau exigé, un nombre minimum de canotiers brevetés.

Le nombre total minimum de canotiers brevetés résulte des prescriptions de l'article XLVII du règlement ci-annexé.

Le capitaine du navire reste maître, suivant les circonstances, de l'affectation numérique des canotiers brevetés à chaque embarcation et radeau.

On entend par « canotier breveté », tout homme de l'équipage muni d'un brevet d'aptitude délivré au nom de l'administration qualifiée, dans les conditions prévues audit article du règlement ci-annexé.

L'article XLVIII du même règlement traite du personnel des embarcations.

#### ARTICLE 55.

##### *Mesures contre l'incendie.*

1. Il est interdit d'embarquer, comme lest ou comme cargaison, des matières susceptibles, isolément ou dans leur ensemble, de mettre en danger la vie des passagers ou la sécurité du navire, par leur nature, leur quantité ou leur mode d'arrimage.

Cette prohibition ne s'applique, ni au matériel destiné aux signaux de détresse du navire lui-même, ni aux approvisionnements navals ou militaires pour le service des États, dans les conditions où le transport de ces approvisionnements est autorisé.

2. La détermination des matières à considérer comme dangereuses et l'indication des précautions obligatoires à prendre dans leur emballage et leur arrimage feront l'objet d'instructions officielles et périodiques de la part du Gouvernement de chaque Haute Partie contractante.

3. L'article XLIX du règlement ci-annexé indique les dispositions à prévoir pour la découverte et l'extinction de l'incendie.

#### ARTICLE 56.

##### *Rôle d'alarme et exercices.*

Une consigne particulière d'alarme sera donnée à chaque homme de l'équipage.

Le rôle d'appel en cas d'alarme reproduit toutes les consignes particulières ; il indique notamment le poste auquel chaque homme doit se rendre et les fonctions qu'il a à remplir.

Avant l'appareillage, le rôle d'appel est établi et mis à jour, et l'autorité qualifiée doit être mise à même d'en constater l'existence. Il est affiché bien en vue dans plusieurs endroits du bâtiment, notamment dans les locaux affectés à l'équipage.

Les conditions dans lesquelles on doit procéder aux appels et aux exercices de l'équipage sont indiquées aux articles L et LI du règlement ci-annexé.

## TITRE VII.

### Certificats de sécurité.

#### ARTICLE 57.

Un certificat, dit « certificat de sécurité », sera délivré, après inspection, pour tout navire qui aura satisfait d'une manière effective aux exigences de la Convention.

L'inspection des navires, en ce qui concerne l'application des prescriptions de la présente Convention et du règlement y annexé, est effectuée par des agents de l'État dont relève le navire. Toutefois, le Gouvernement de chaque État peut confier l'inspection de ses propres navires soit à des experts désignés par lui à cet effet, soit à des organismes reconnus par lui. Dans tous les cas, le Gouvernement intéressé garantit complètement l'intégrité et l'efficacité de l'inspection.

Le certificat de sécurité sera délivré par les fonctionnaires de l'État dont relève le navire, ou pour toute autre personne agissant en vertu d'une délégation de cet État. Dans les deux cas, l'État dont relève le navire assume l'entière responsabilité de ce certificat.

#### ARTICLE 58.

Le certificat de sécurité sera rédigé dans la langue ou les langues officielles de l'État qui le délivre.

La teneur du certificat sera celle du modèle donné à l'article LII du règlement ci-annexé. Les dispositions typographiques de ce modèle seront exactement reproduites dans le certificat. Les mentions manuscrites seront faites en caractères latins et en chiffres arabes.

Les Hautes Parties contractantes s'engagent à se communiquer réciproquement un nombre suffisant d'exemplaires-types de leurs certificats de sécurité pour l'instruction de leurs fonctionnaires. Cette communication sera faite autant que possible avant le 1<sup>er</sup> avril 1915.

**ARTICLE 59.**

Le certificat de sécurité ne sera délivré que pour une durée de douze mois au maximum.

Si le navire ne se trouve pas dans un port de l'État dont il relève au moment où la durée de validité du certificat de sécurité expire, une prolongation de cette durée pourra être accordée par un fonctionnaire de cet État, dûment commissionné à cet effet. Cette prolongation ne sera accordée qu'en vue de permettre au navire de regagner son pays en terminant son voyage, et seulement dans les cas où cette mesure apparaîtra comme opportune et raisonnable.

La prolongation ne peut avoir d'effet pour plus de cinq mois. Elle ne donnera pas au navire le droit de quitter à nouveau son pays sans avoir fait renouveler son certificat.

**ARTICLE 60.**

Le certificat de sécurité, délivré au nom d'un État contractant, sera reconnu par les Gouvernements des autres États contractants, pour tous les objets auxquels la Convention s'applique. Il aura, au regard des Gouvernements des autres États contractants, la même valeur que les certificats délivrés par eux-mêmes à leurs navires.

**ARTICLE 61.**

Tout navire, muni du certificat de sécurité délivré par les fonctionnaires ou délégués de l'État contractant dont il relève, est soumis, dans les ports des autres États contractants, au contrôle des fonctionnaires dûment commissionnés par leurs Gouvernements, dans la mesure où ce contrôle a pour objet de s'assurer qu'il existe à bord un certificat de sécurité valable et, si cela est nécessaire, que les conditions de navigabilité sont remplies en principe conformément aux mentions dudit certificat, c'est-à-dire de telle manière que le navire puisse prendre la mer sans danger pour les passagers et l'équipage.

**ARTICLE 62.**

On ne pourra réclamer le bénéfice de la Convention au profit d'un navire, s'il n'est muni d'un certificat de sécurité régulier et non périmé.

**ARTICLE 63.**

Si, au cours d'un voyage déterminé, le navire a à bord un nombre de passagers inférieur au chiffre maximum porté au certificat de sécurité, et que les règles de la présente Convention permettent, en conséquence, de ne le munir que d'un nombre d'embarcations et autres engins de sauvetage inférieur au chiffre mentionné sur ledit certificat, un avenant pourra être

délivré par les fonctionnaires ou délégués dont il est parlé aux articles 57, § 3, et 59 ci-dessus.

Cet avenant constatera qu'il n'est pas, dans la circonstance, dérogé aux règles de la Convention. Il sera annexé au certificat de sécurité et lui sera substitué pour ce qui concerne les engins de sauvetage. Il ne sera valable que pour le voyage à raison duquel il aura été délivré.

## TITRE VIII.

### Dispositions générales.

#### ARTICLE 64.

Les Gouvernements des Hautes Parties contractantes s'engagent à se communiquer les uns aux autres, en outre des documents qui, dans la présente Convention, sont l'objet de dispositions spéciales à cet effet, tous les renseignements dont ils disposent, concernant la sauvegarde de la vie humaine sur ceux de leurs navires soumis aux règles de la présente Convention, à condition toutefois que ces renseignements n'aient pas un caractère confidentiel.

Ils se communiqueront notamment :

1. Le texte des lois, décrets, règlements, qui auront été promulgués sur les différentes matières qui rentrent dans la Convention.
2. La description des caractéristiques des engins nouveaux approuvés en exécution des règles de la Convention.
3. Tous les rapports officiels ou résumés officiels de rapports, dans toutes leurs parties où ils montrent les résultats des prescriptions de la présente Convention.

Jusqu'à ce que d'autres arrangements soient pris, le Gouvernement britannique est invité à servir d'intermédiaire pour rassembler tous ces renseignements et les porter à la connaissance des Gouvernements des Parties contractantes.

#### ARTICLE 65.

Les Hautes Parties contractantes s'engagent à prendre, ou à proposer à leurs législatures respectives, les mesures nécessaires pour que les infractions aux obligations prescrites par la présente Convention soient réprimées.

Les Hautes Parties contractantes se communiqueront, aussitôt que faire se pourra, les lois et les règlements qui seront édictés à cet effet.

#### ARTICLE 66.

Les Hautes Parties contractantes qui entendront que la Convention s'applique à l'ensemble de leurs colonies, possessions et protectorats, ou à l'un ou à quelques-uns de ces pays déclareront cette intention, soit au moment de la signature des présentes, soit ultérieurement. A cet effet, elles

pourront, soit faire une déclaration générale englobant l'ensemble de leurs colonies, possessions et protectorats, soit énumérer nominativement les pays qu'elles entendront voir rentrer sous la loi de la Convention, ou, inversement, énumérer nominativement ceux qu'elles entendront voir excepter.

Cette déclaration, à moins qu'elle ne soit faite au moment de la signature des présentes, sera notifiée par écrit au Gouvernement de la Grande-Bretagne et par celui-ci à tous les Gouvernements des autres États parties à la Convention.

Les Hautes Parties contractantes peuvent aussi, de la même manière et à condition de remplir les prescriptions de l'article 69 ci-après, dénoncer la présente Convention, relativement à leurs colonies, possessions et protectorats, ou à l'un ou à quelques-uns de ces pays.

#### ARTICLE 67.

Les États qui ne sont pas Parties à la présente Convention seront admis à y adhérer sur leur demande. Leur adhésion sera notifiée par la voie diplomatique au Gouvernement de la Grande-Bretagne, et par celui-ci aux Gouvernements des autres États parties à la Convention.

Cette adhésion emportera de plein droit acceptation de toutes les obligations promises et attribution de tous les avantages stipulés dans la présente Convention. Elle sortira son plein et entier effet deux mois après la date de l'envoi de la notification qui en sera faite par le Gouvernement de la Grande-Bretagne à tous les autres Gouvernements des États qui sont parties à la Convention, à moins qu'une date ultérieure n'ait été proposée par l'État adhérent.

Les Gouvernements des États qui adhéreront à la présente Convention devront joindre à leur déclaration d'adhésion la liste prévue par l'article 3 de cette Convention. Cette liste devra être ajoutée à celles déjà déposées par les autres Gouvernements. Le Gouvernement britannique en communiquera une copie aux autres Gouvernements.

#### ARTICLE 68.

Les traités, conventions et arrangements conclus antérieurement à la présente Convention continueront à produire leur plein et entier effet :

1. Pour les navires exceptés de la Convention;
2. Pour les navires à qui elle s'applique pour les objets que la Convention n'a pas prévus expressément.

Il est entendu que la présente Convention, n'ayant pour objet que la sauvegarde de la vie humaine en mer, les questions concernant le bien-être et l'hygiène des passagers, et particulièrement des émigrants ainsi que les autres matières relatives à leur transport, continuent à être soumises aux différentes législations nationales.

**ARTICLE 69.**

La présente Convention entrera en vigueur le 1<sup>er</sup> juillet 1945, et vaudra sans aucune limite de temps. Néanmoins, chaque Haute Partie contractante pourra la dénoncer à tout moment à l'expiration d'un délai de cinq années, qui courra à partir de la date où la Convention sera entrée en vigueur dans son État.

Cette dénonciation sera notifiée par la voie diplomatique au Gouvernement de la Grande-Bretagne et par celui-ci aux Gouvernements des autres Parties contractantes. Elle prendra effet douze mois après le jour où la notification aura été reçue par le Gouvernement de la Grande-Bretagne.

Toute dénonciation n'aura effet qu'à l'égard de l'État qui l'aura faite, la Convention continuant à sortir son plein et entier effet au regard de tous les autres États qui l'auront ratifiée, qui y auront adhéré ou qui y adhéreront.

**ARTICLE 70.**

La présente Convention, avec le règlement y annexé, sera rédigée en un seul exemplaire, qui sera déposé aux archives du Gouvernement de la Grande-Bretagne. Une copie certifiée conforme sera délivrée par ce dernier à chacun des Gouvernements des Hautes Parties contractantes.

**ARTICLE 71.**

La présente Convention sera ratifiée et les actes de ratification, accompagnés des listes prévues à l'article 3, seront déposés à Londres, au plus tard le 31 décembre 1944. Le Gouvernement britannique notifiera les ratifications et fournira copie de chaque liste aux Gouvernements des autres Parties contractantes.

Nonobstant le défaut de ratification par l'une des Hautes Parties contractantes, la Convention continuera à sortir son plein et entier effet au regard des Parties contractantes qui l'auront ratifiée.

**ARTICLE 72.**

Pour rendre la ratification plus facile à un État contractant qui aurait, antérieurement à la date de signature de la présente Convention, émis des prescriptions au sujet d'une matière quelconque faisant l'objet de cette Convention, il est convenu que tout navire ayant satisfait effectivement auxdites prescriptions avant le 1<sup>er</sup> juillet 1945, ne pourra se prévaloir des tolérances accordées par la Convention à titre transitoire, pour cesser de se conformer à ces prescriptions.

**ARTICLE 73.**

Lorsque la présente Convention prévoit qu'une mesure peut être prise à la suite d'un accord entre tous ou quelques-uns des États contractants, le

Gouvernement de Sa Majesté britannique est invité à entrer en rapport avec lesdits États, dans le but de savoir s'ils acceptent les propositions qui seraient présentées par l'un de ces États en vue de la réalisation de semblable mesure. Le Gouvernement de Sa Majesté britannique fera connaître aux États contractants le résultat de la consultation à laquelle il aura ainsi procédé.

L'État dont les observations concernant les propositions dont il s'agit ne parviendraient pas au Gouvernement de Sa Majesté britannique dans les six mois à compter de la communication de ces propositions, sera présumé acquiescer à celles-ci.

#### ARTICLE 74.

La présente Convention pourra être modifiée dans des conférences ultérieures, dont la première aura lieu, s'il est nécessaire, en 1920. Le lieu et l'époque de ces conférences seront fixés d'un commun accord par les Gouvernements des Hautes Parties contractantes.

Les Gouvernements pourront, par la voie diplomatique, introduire dans la présente Convention, d'un commun accord, et en tout temps, les améliorations qui seraient jugées utiles ou nécessaires.

En foi de quoi les Plénipotentiaires ont signé ci-après :

Fait à Londres, le 20 janvier 1914.

VON KOERNER.

SEELIGER.

SCHÜTT.

RIESS.

PAGEL.

SCHRADER.

BEHM.

G. FRANCKENSTEIN.

SCHRECKENTHAL.

DUNAY.

E. A. PIERRARD.

CH. LE JEUNE.

LOUIS FRANCK.

EMIL KROGH.

V. TOPSÖE-JENSEN.

RAFAEL BAUSÁ.

JOSHUA W. ALEXANDER.

JAS. HAMILTON LEWIS.

EUGÈNE T. CHAMBERLAIN.  
 ELLSWORTH P. BERGHOLF.  
 WASHINGTON LEE CAPP.  
 GEORGE F. COOPER.  
 HOMER L. FERGUSON.  
 ALFRED GILBERT SMITH.  
 WM. H. G. BULLARD.  
 GEO. UHLER.

GUERNIER.

MERSEY.

ERNEST G. MOGGRIDGE.

A. DENNY.

NORMAN HILL.

J. H. BILES.

H. ACTON BLAKE.

ALFRED H. F. YOUNG.

C. HIPWOOD.

W. DAVID ARCHER.

R. MUIRHEAD COLLINS.

ALEXANDER JOHNSTON.

THOS. MACKENZIE.

CARLO BRUNO.

VITTORIO RIPA DI MEANA.

GUSTAVO TOSTI.

*Ad referendum* { HARALD PEDERSEN.  
 J. BRUHN.  
 JENS EVANG.

J. V. WIERDSMA.

H. S. J. MAAS.

A. D. MULLER.

WILMINK.

J. W. G. COOPS.

N. DE ETTER.

C. O. OLSEN.

NILS GUSTAF NILSSON.

# REGLEMENT

---

## SÉCURITÉ DE LA NAVIGATION

---

### ARTICLE I.

**CODE** destiné à la transmission radiotélégraphique  
des renseignements relatifs  
aux **GLACES**, aux **ÉPAVES** et au **TEMPS**.

---

### INSTRUCTIONS.

*Envoi des renseignements :* L'envoi des renseignements relatifs aux glaces et aux épaves est obligatoire. Ces renseignements sont transmis de navire à navire ou bien adressés à l'*Hydrographic Office* de Washington, soit en langage clair, soit au moyen des abréviations employées dans la première partie du présent code.

L'envoi des renseignements relatifs au temps est facultatif. Il y a lieu de faire usage, à cet effet, de la deuxième partie du présent code, qui pourra toujours être modifié par les congrès météorologiques.

#### *Renseignements à fournir :*

##### PREMIÈRE PARTIE. — Glaces et épaves.

1. Nature des glaces ou de l'épave reconnues.
2. Position des glaces ou de l'épave lors de la dernière observation.

##### DEUXIÈME PARTIE. — Renseignements météorologiques.

1. Direction et force du vent.
2. Direction et vitesse du courant.
3. Temps, c'est-à-dire état de l'atmosphère à une heure déterminée.
4. Hauteur du baromètre et température de l'air.
5. Tendence barométrique et température à la surface de la mer.

#### *Heure à adopter :*

Dans tous les radiotélégrammes se rapportant soit aux glaces, soit aux épaves, on signalera les heures en temps moyen de Greenwich.

**Adresse :**

Tout renseignement envoyé à l'*Hydrographic Office* de Washington doit avoir pour adresse le mot « Hydrographic », et tout renseignement transmis au *Meteorological Office* de Londres doit être adressé « Meteorology ».

**Texte :**

1. Pour envoyer un renseignement se rapportant uniquement aux glaces ou aux épaves, on emploie deux groupes de cinq chiffres chacun précédés du mot « ice » ; on peut répéter ces groupes autant de fois qu'il est nécessaire.

2. Si l'on veut envoyer, en outre, des renseignements météorologiques, on le fait au moyen de quatre groupes de cinq chiffres chacun, précédés du mot « weather ». On mettra ces groupes à la fin du radiotélégramme, après avoir donné tous les renseignements se rapportant aux glaces.

N. B. — Si le mot « weather » se trouve dans le radiotélégramme, toutes les expressions chiffrées avant ce mot donnent des renseignements sur les glaces, et toutes celles après le mot « weather » donnent des renseignements météorologiques. Si le mot « weather » n'est pas employé dans le radiotélégramme, celui-ci ne contient de renseignements que sur les glaces. (Voir des exemples des deux différents radiotélégrammes au présent article.)

---

**PREMIÈRE PARTIE.**


---

**Glaces et épaves.**

Les renseignements sur les glaces et les épaves se signalent au moyen de dix chiffres, divisés en deux groupes de cinq chiffres chacun. On fait précéder ces groupes du mot « ice » :

Deux chiffres. . . . Le quantième du mois (*d d*) d'après le code I.

Un chiffre. . . . L'heure de l'observation (*T*) d'après le code II.

Un chiffre. . . . La nature des glaces observées (*I*) d'après le code III.

Trois chiffres. . . . La latitude de la glace observée (*p p p*) au dixième de degré (voir table ci-après).

Trois chiffres. . . . La longitude de la glace observée (*p' p' p'*) au dixième de degré (voir table ci-après).

Le premier groupe se compose de *d d T I p*.

Le deuxième groupe se compose de *p p p' p' p'*.

**CODES.****CODE I : *Quantième du mois.***

Le quantième du mois se signale au moyen de deux chiffres, dont le premier peut être zéro : de 01 à 31.

**CODE II : *Heure de l'observation.***

L'heure de l'observation est comprise entre :	Chiffre à signaler.
1 heure du matin et 4 heures du matin (temps moyen de Greenwich) . . . . .	1
4 heures du matin et 7 heures du matin . . . . .	2
7 » » 10 » » . . . . .	3
10 » » 1 heure du soir . . . . .	4
1 heure du soir et 4 heures » . . . . .	5
4 heures » 7 » » . . . . .	6
7 » » 10 » » . . . . .	7
10 » » 1 heure du matin. . . . .	8

**CODE III : *Nature des glaces ou des épaves observées.***

0. Pas de glace.
1. Un seul iceberg. Grande masse de glace flottante.
2. Plusieurs icebergs.
3. Nombreux icebergs.
4. Floeberg. Grosse masse d'eau salée congelée ayant l'apparence d'un petit iceberg.
5. Champs de glaces. Glaces s'étendant à perte de vue, mais à travers lesquelles il est possible de naviguer.
6. Pack ice. Débris, en partie coagulés, d'icebergs ou de champs de glace.
7. Land ice. Glaces tenant à la terre depuis l'hiver.
8. Épave.
9. (Disponible).

**EXEMPLE :**

*Radiotélégramme envoyé d'un navire à un autre navire.*

	Premier radio-télégramme.	Chiffres.	Deuxième radio-télégramme.	Chiffres.	Troisième radio-télégramme.	Chiffres.	Quatrième radio-télégramme.	Chiffres.
Date de l'observation . .	15	15	15	15	15	15	16	16
Heure de observation .	10-12	4	16-18	6	19-21	7	4-6	2
Nature des glaces ou de l'épave.	Champs de glaces.	5	Nombreux icebergs.	3	Épave	8	Un seul iceberg.	1
Position des glaces ou de l'épave.	Latitude 45°42'.	457	Latitude 46°5'	461	Latitude 46°25'.	464	Latitude 47°19'.	473
	Longitude 46°11'.	462	Longitude 44°40'.	447	Longitude 43°58'.	440	Longitude 40°15'.	402
Ces radiotélégrammes seraient ainsi chiffrés :								
Vapeur		à vapeur						
Ice, 15454, 57462 : 45634, 61447 : 15784, 64440 : 16214, 73402.								

**DEUXIÈME PARTIE.****Renseignements météorologiques.**

Pour envoyer des renseignements relatifs au temps, etc., on emploie quatre groupes de cinq chiffres chacun. Ces groupes doivent être précédés du mot « Weather. »

*Premier groupe (DDPPP) comprenant :*

Le quantième du mois : deux chiffres (*DD*), d'après le code I.

La position du navire lorsqu'il envoie le radiotélégramme, indiquée au moyen de trois chiffres (*PPP*), représentant le carré de 1 degré dans lequel le navire se trouve, d'après le code IV et la carte marine numérotée annexée au présent article.

*Deuxième groupe (WWCCX) comprenant :*

La direction du vent et sa force à 8 heures du matin au 75° degré de longitude ouest : deux chiffres (*WW*), d'après le code V.

La direction et la vitesse du courant : deux chiffres (*CC*), d'après le code VI.

Le temps ou l'état de l'atmosphère à la même heure : un chiffre (*X*), d'après le code VII.

**Troisième groupe (BBBA) comprenant :**

La hauteur barométrique au dixième de millimètre à 8 heures du matin au 75° degré de longitude ouest : trois chiffres (*BBB*), d'après le code VIII.

La température de l'air à la même heure : deux chiffres (*AA*), d'après le code IX.

**Quatrième groupe (bbSSS) comprenant :**

La tendance barométrique à 8 heures du matin au 75° degré de longitude ouest : deux chiffres (*bb*), d'après le code X.

La température de la surface de la mer à la même heure : trois chiffres (*SSS*), d'après le code XI.

**CODES.****CODE IV : Position du navire.**

Dans la carte annexée au présent article se trouvent les nombres attribués à chaque carré de 1 degré de l'océan Atlantique Nord. La position du navire, au moment des observations météorologiques indiquées dans la deuxième partie, est signalée au moyen des trois chiffres représentant le carré de 1 degré dans lequel le navire se trouve. Par exemple, la position 51°55' nord, 26°49' ouest, sera signalée par 564.

**CODE V.**

*Direction du vent (en 16 rhumbs) et force du vent à 8 heures du matin, temps moyen au 75° méridien de longitude ouest (WW).*

	Force du vent suivant l'échelle de Beaufort.	N. N. E.	N. E.	E. N. E.	E.	E. S. E.	S. E.	S. S. E.	S.	S. S. O.	S. O.	O. S. O.	O.	O. N. O.	N. O.	N. N. O.	N.
Calme. . . . .	0	00	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..
Brise faible . . .	1, 2 ou 3	01	07	13	19	25	31	37	43	49	5	61	67	73	79	85	91
Brise modérée. .	4 ou 5	02	08	14	20	26	32	38	44	50	56	62	68	74	80	86	92
Vent fort . . . .	6 ou 7	03	09	15	21	27	33	39	45	51	57	63	69	75	81	87	93
Vent violent. . .	8 ou 9	04	10	16	22	28	34	40	46	52	58	64	70	76	82	88	94
Tempête . . . . .	10 ou 11	05	11	17	23	29	35	41	47	53	59	65	71	77	83	89	95
Ouragan. . . . .	12	06	12	18	24	30	36	42	48	54	60	66	72	78	84	90	96

*N. B. — Avoir soin d'indiquer la direction du vent en aires de vent vraies.*

## CODE VI.

*Direction (en 16 rhumbs) et vitesse du courant (CC).*

Milles marins à heure.	N. N. E.	N. E.	E. N. E.	E.	E. S. E.	S. E.	S. S. E.	S.	S. S. O.	S. O.	O. S. O.	O.	O. N. O.	N. O.	N. N. O.	N.
0,25	01	07	13	19	25	31	37	43	49	55	61	67	73	79	85	91
0,5	02	08	14	20	26	32	38	44	50	56	62	68	74	80	86	92
1	03	09	15	21	27	33	39	45	51	57	63	69	75	81	87	93
2	04	10	16	22	28	34	40	46	52	58	64	70	76	82	88	94
3	05	11	17	23	29	35	41	47	53	59	65	71	77	83	89	95
4	06	12	18	24	30	36	42	48	54	60	66	72	78	84	90	96
00	Pas de courant.															
99	Pas d'observation.															

N. B. — Avoir soin d'indiquer la direction du courant en aires de vent vraies.

## CODE VII.

*État du ciel à 8 heures du matin, temps moyen du 75<sup>e</sup> méridien de longitude ouest :*

0. Ciel tout à fait clair.
1. Ciel au quart nuageux.
2. Ciel à moitié nuageux.
3. Ciel aux trois quarts nuageux.
4. Ciel entièrement couvert.
5. Pluie.
6. Neige ou grêle.
7. Nébulosités ou brume.
8. Brouillard.
9. Orage.

CODE VIII : *Hauteur barométrique.*

La lecture du baromètre à mercure doit être corrigée de l'erreur instrumentale et ramenée à 0°C et au niveau de la mer. Une table de corrections se trouve ci-après.

La lecture corrigée est signalée en dixièmes de millimètre, mais on ne signale pas le premier chiffre; par exemple, 761<sup>mm</sup>2 se signale ainsi : 612.

Une table permettant de réduire les centièmes de pouce en dixièmes de millimètre se trouve ci-après.

## CODE IX.

*La température de l'air se signale au moyen de deux chiffres d'après la table suivante :*

Degrés centigrades.	Degrés Fahrenheit.	En chiffres.	Degrés centigrades.	Degrés Fahrenheit.	En chiffres.
- 15,0	5.0	00	- 1,5	29.3	27
- 14,5	5.9	01	- 1,0	30.2	28
- 14,0	6.8	02	- 0,5	31.1	29
- 13,5	7.7	03	0,0	32.0	30
- 13,0	8.6	04	0,5	32.9	31
- 12,5	9.5	05	1,0	33.8	32
- 12,0	10.4	06	1,5	34.7	33
- 11,5	11.3	07	2,0	35.6	34
- 11,0	12.2	08	2,5	36.5	35
- 10,5	13.1	09	3,0	37.4	36
- 10,0	14.0	10	3,5	38.3	37
- 9,5	14.9	11	4,0	39.2	38
- 9,0	15.8	12	4,5	40.1	39
- 8,5	16.7	13	5,0	41.0	40
- 8,0	17.6	14	5,5	41.9	41
- 7,5	18.5	15	6,0	42.8	42
- 7,0	19.4	16	6,5	43.7	43
- 6,5	20.3	17	7,0	44.6	44
- 6,0	21.2	18	7,5	45.5	45
- 5,5	22.1	19	8,0	46.4	46
- 5,0	23.0	20	8,5	47.3	47
- 4,5	23.9	21	9,0	48.2	48
- 4,0	24.8	22	9,5	49.1	49
- 3,5	25.7	23	10,0	50.0	50
- 3,0	26.6	24	10,5	50.9	51
- 2,5	27.5	25	11,0	51.8	52
- 2,0	28.4	26	11,5	52.7	53

Degrés centigrades.	Degrés Fahrenheit.	En chiffres.	Degrés centigrades.	Degrés Fahrenheit.	En chiffres.
12,0	53.6	54	23,5	74.3	77
12,5	54.5	55	24,0	75.2	78
13,0	55.4	56	24,5	76.1	79
13,5	56.3	57	25,0	77.0	80
14,0	57.2	58	25,5	77.9	81
14,5	58.1	59	26,0	78.8	82
15,0	59.0	60	26,5	79.7	83
15,5	59.9	61	27,0	80.6	84
16,0	60.8	62	27,5	81.5	85
16,5	61.7	63	28,0	82.4	86
17,0	62.6	64	28,5	83.3	87
17,5	63.5	65	29,0	84.2	88
18,0	64.4	66	29,5	85.1	89
18,5	65.3	67	30,0	86.0	90
19,0	66.2	68	30,5	86.9	91
19,5	67.1	69	31,0	87.8	92
20,0	68.0	70	31,5	88.7	93
20,5	68.9	71	32,0	89.6	94
21,0	69.8	72	32,5	90.5	95
21,5	70.7	73	33,0	91.4	96
22,0	71.6	74	33,5	92.3	97
22,5	72.5	75	34,0	93.2	98
23,0	73.4	76	34,5	94.1	99

CODE X : *Tendance barométrique.*

Par l'expression « tendance barométrique à une heure donnée », l'on entend la variation barométrique au cours des trois heures précédentes. On l'exprime en millimètres. Par exemple, pour obtenir la tendance barométrique à 8 heures du matin on compare la lecture barométrique à cette heure, soit 755<sup>mm</sup>7, avec la lecture faite à 5 heures du matin, soit 759<sup>mm</sup>3. On dit alors que la tendance barométrique est une chute de 3<sup>mm</sup>6. En général, on détermine la tendance barométrique sur la courbe du barographe.

*La tendance barométrique se signale au moyen de deux chiffres, d'après la table suivante :*

Hausse du Baromètre.		En chiffres.	Baisse du Baromètre.		En chiffres.
Millimètres.	Pouces.		Millimètres.	Pouces.	
0,0 — 0,4	0.00 — 0.01	01	0,0 — 0,4	0.00 — 0.01	51
0,5 — 0,9	0.02 — 0.03	02	0,5 — 0,9	0.02 — 0.03	52
1,0 — 1,4	0.04 — 0.03	03	1,0 — 1,4	0.04 — 0.05	53
1,5 — 1,9	0.06 — 0.07	04	1,5 — 1,9	0.06 — 0.07	54
2,0 — 2,4	0.08 — 0.09	05	2,0 — 2,4	0.08 — 0.09	55
2,5 — 2,9	0.10 — 0.11	06	2,5 — 2,9	0.10 — 0.11	56
3,0 — 3,4	0.12 — 0.13	07	3,0 — 3,4	0.12 — 0.13	57
3,5 — 3,9	0.14 — 0.15	08	3,5 — 3,9	0.14 — 0.15	58
4,0 — 4,4	0.16 — 0.17	09	4,0 — 4,4	0.16 — 0.17	59
4,5 — 4,9	0.18 — 0.19	10	4,5 — 4,9	0.18 — 0.19	60
5,0 — 5,4	0.20 — 0.21	11	5,0 — 5,4	0.20 — 0.21	61
5,5 — 5,9	0.22 — 0.23	12	5,5 — 5,9	0.22 — 0.23	62
6,0 — 6,4	0.24 — 0.25	13	6,0 — 6,4	0.24 — 0.25	63
6,5 — 6,9	0.26 — 0.27	14	6,5 — 6,9	0.26 — 0.27	64
7,0 — 7,4	0.28 — 0.29	15	7,0 — 7,4	0.28 — 0.29	65
7,5 — 7,9	0.30 — 0.31	16	7,5 — 7,9	0.30 — 0.31	66
8,0 — 8,4	0.32 — 0.33	17	8,0 — 8,4	0.32 — 0.33	67
8,5 — 8,9	0.34 — 0.35	18	8,5 — 8,9	0.34 — 0.35	68
9,0 — 9,4	0.36 — 0.37	19	9,0 — 9,4	0.36 — 0.37	69
9,5 — 9,9	0.38 — 0.38	20	9,5 — 9,9	0.38 — 0.38	70
10,0 — 10,4	0.39 — 0.40	21	10,0 — 10,4	0.39 — 0.40	71
10,5 — 10,9	0.41 — 0.42	22	10,5 — 10,9	0.41 — 0.42	72
11,0 — 11,4	0.43 — 0.44	23	11,0 — 11,4	0.43 — 0.44	73
11,5 — 11,9	0.45 — 0.46	24	11,5 — 11,9	0.45 — 0.46	74
12,0 — 12,4	0.47 — 0.48	25	12,0 — 12,4	0.47 — 0.48	75
12,5 — 12,9	0.49 — 0.50	26	12,5 — 12,9	0.49 — 0.50	76
13,0 — 13,4	0.51 — 0.52	27	13,0 — 13,4	0.51 — 0.52	77
13,5 — 13,9	0.53 — 0.54	28	13,5 — 13,9	0.53 — 0.54	78

Hausse du Baromètre.		En chiffres.	Baisse du Baromètre.		En chiffres.
Millimètres.	Pouces.		Millimètres.	Pouces.	
14,0 — 14,4	0.55 — 0.56	29	14,0 — 14,4	0.55 — 0.56	79
14,5 — 14,9	0.57 — 0.58	30	14,5 — 14,9	0.57 — 0.58	80
15,0 — 15,4	0.59 — 0.60	31	15,0 — 15,4	0.59 — 0.60	81
15,5 — 15,9	0.61 — 0.62	32	15,5 — 15,9	0.61 — 0.62	82
16,0 — 16,4	0.63 — 0.64	33	16,0 — 16,4	0.63 — 0.64	83
16,5 — 16,9	0.65 — 0.66	34	16,5 — 16,9	0.65 — 0.66	84
17,0 — 17,4	0.67 — 0.68	35	17,0 — 17,4	0.67 — 0.68	85
17,5 — 17,9	0.69 — 0.70	36	17,5 — 17,9	0.69 — 0.70	86
18,0 — 18,4	0.71 — 0.72	37	18,0 — 18,4	0.71 — 0.72	87
18,5 — 18,9	0.73 — 0.74	38	18,5 — 18,9	0.73 — 0.74	88
19,0 — 19,4	0.75 — 0.76	39	19,0 — 19,4	0.75 — 0.76	89
19,5 — 19,9	0.77 — 0.78	40	19,5 — 19,9	0.77 — 0.78	90
20,0 — 20,4	0.79 — 0.80	41	20,0 — 20,4	0.79 — 0.80	91
20,5 — 20,9	0.81 — 0.82	42	20,5 — 20,9	0.81 — 0.82	92
21,0 — 21,4	0.83 — 0.84	43	21,0 — 21,4	0.83 — 0.84	93
21,5 — 21,9	0.85 — 0.86	44	21,5 — 21,9	0.85 — 0.86	94
22,0 — 22,4	0.87 — 0.88	45	22,0 — 22,4	0.87 — 0.88	95
22,5 — 22,9	0.89 — 0.90	46	22,5 — 22,9	0.89 — 0.90	96
23,0 — 23,4	0.91 — 0.92	47	23,0 — 23,4	0.91 — 0.92	97
23,5 — 23,9	0.93 — 0.94	48	23,5 — 23,9	0.93 — 0.94	98
24,0 — 24,4	0.95 — 0.96	49	On ne peut signaler la tendance barométrique.		99

CODE XI : *Température à la surface de la mer.*

La température à la surface de la mer se signale, au dixième de degré centigrade, par trois chiffres, ou, s'il est nécessaire, par deux chiffres précédés d'un zéro. Si la température est négative, le premier de ces trois chiffres est un 5. Par exemple :

— 2,2° C. s'exprime par 522.  
 + 1,0° C. » 010.  
 + 15,6° C. » 156.

**Table de réduction des hauteurs barométriques à 0° C. et au niveau de la mer.**

NOTA. — La lecture barométrique doit être préalablement corrigée de l'erreur instrumentale. Cette erreur est négligeable, si elle est moindre que 0,5 mm.

Le signe + indique que la correction doit être ajoutée à la lecture barométrique.

Le signe — indique que la correction doit être retranchée.

Température marquée par le thermomètre joint au baromètre.			- 4° C. 24.8° F.	- 2° C. 28.4° F.	0° C. 32° F.	+ 2° C. 35.6° F.	4° C. 39.2° F.	6° C. 42.8° F.	8° C. 46.4° F.	10° C. 50° F.	12° C. 53.6° F.	14° C. 57.2° F.	16° C. 60.8° F.	18° C. 64.4° F.	20° C. 68° F.	22° C. 71.6° F.	24° C. 75.2° F.	26° C. 78.8° F.	28° C. 82.4° F.	
<i>Corrections à faire.</i>																				
Hauteur de la cuve du baromètre au-dessus du niveau de la mer.	Mètres.	Ft.	In.	Mm.	Mm.	Mm.	Mm.	Mm.	Mm.	Mm.	Mm.	Mm.	Mm.	Mm.	Mm.	Mm.	Mm.	Mm.	Mm.	Mm.
	0	0	0	+ 0,5	+ 0,3	0,0	- 0,2	- 0,5	- 0,7	- 1,0	- 1,2	- 1,5	- 1,7	- 2,0	- 2,2	- 2,5	- 2,7	- 3,0	- 3,2	- 3,5
	1	3	3	+ 0,6	0,4	+ 0,1	0,1	0,4	0,6	0,9	1,1	1,4	1,6	1,9	2,1	2,4	2,6	2,9	3,1	3,4
	2	6	7	+ 0,8	0,5	0,3	0,0	0,3	0,5	0,7	1,0	1,2	1,5	1,7	2,0	2,2	2,5	2,8	3,0	3,2
	3	9	10	+ 0,9	0,6	0,4	+ 0,1	0,1	0,4	0,6	0,9	1,1	1,4	1,6	1,9	2,1	2,4	2,6	2,9	3,1
	4	13	1	+ 1,0	0,8	0,5	0,2	0,0	0,3	0,5	0,8	1,0	1,2	1,5	1,7	2,0	2,2	2,5	2,8	3,0
	5	16	5	+ 1,2	0,9	0,7	0,4	+ 0,1	0,1	0,4	0,6	0,9	1,1	1,4	1,6	1,9	2,1	2,4	2,7	2,9
	6	19	8	+ 1,3	1,0	0,8	0,5	0,2	0,0	0,3	0,5	0,8	1,0	1,3	1,5	1,8	2,0	2,3	2,6	2,8
	7	22	0	+ 1,4	1,2	0,9	0,6	0,3	+ 0,1	0,1	0,4	0,6	0,9	1,1	1,4	1,6	1,9	2,2	2,4	2,7
	8	26	3	+ 1,5	1,3	1,0	0,7	0,5	0,2	0,0	0,3	0,5	0,8	1,0	1,3	1,5	1,8	2,1	2,3	2,6
	9	29	6	+ 1,7	1,4	1,2	0,8	0,6	0,3	+ 0,1	0,2	0,4	0,6	0,9	1,1	1,4	1,6	2,0	2,2	2,5
	10	32	10	+ 1,8	1,6	1,3	1,0	0,7	0,5	0,2	0,0	0,3	0,5	0,8	1,0	1,3	1,5	1,9	2,1	2,4
	11	36	1	+ 1,9	1,7	1,4	1,1	0,8	0,6	0,3	+ 0,1	0,2	0,4	0,7	0,9	1,2	1,4	1,8	2,0	2,2
	12	39	4	+ 2,0	1,8	1,5	1,2	1,0	0,7	0,5	0,2	0,0	0,3	0,5	0,8	1,1	1,3	1,6	1,9	2,1
	13	42	8	+ 2,2	1,9	1,7	1,3	1,1	0,8	0,6	0,3	+ 0,1	0,2	0,4	0,7	0,9	1,2	1,5	1,8	2,0
	14	45	11	+ 2,3	2,0	1,8	1,5	1,2	0,9	0,7	0,4	0,2	0,0	0,3	0,6	0,8	1,1	1,4	1,6	1,9
	15	49	3	+ 2,4	2,2	1,9	1,6	1,4	1,1	0,8	0,6	0,3	+ 0,1	0,2	0,5	0,7	1,0	1,3	1,5	1,8
	16	52	6	+ 2,5	2,3	2,0	1,7	1,5	1,2	0,9	0,7	0,4	0,2	0,1	0,4	0,6	0,9	1,2	1,4	1,6
	17	55	9	+ 2,6	2,4	2,1	1,9	1,6	1,3	1,1	0,8	0,6	0,3	+ 0,1	0,3	0,5	0,8	1,0	1,3	1,5
	18	59	1	+ 2,8	2,5	2,3	2,0	1,7	1,4	1,2	0,9	0,7	0,4	0,2	0,1	0,4	0,6	0,9	1,2	1,4
	19	62	4	+ 2,9	2,6	2,4	2,1	1,9	1,5	1,3	1,0	0,8	0,6	0,3	0,0	0,3	0,5	0,8	1,0	1,3
	20	65	7	+ 3,0	2,8	2,5	2,3	2,0	1,7	1,4	1,2	0,9	0,7	0,4	+ 0,1	0,2	0,4	0,7	0,9	1,2
	21	68	11	+ 3,1	2,9	2,6	2,4	2,1	1,8	1,5	1,3	1,0	0,8	0,5	0,2	0,1	0,3	0,6	0,8	1,1
	22	72	2	+ 3,3	3,0	2,8	2,5	2,2	1,9	1,7	1,4	1,2	0,9	0,6	0,3	+ 0,1	0,2	0,4	0,7	0,9
23	75	6	+ 3,4	3,1	2,9	2,6	2,4	2,1	1,8	1,5	1,3	1,0	0,8	0,4	0,2	0,1	0,3	0,6	0,8	

**Table de conversion des pouces anglais en millimètres  
pour les lectures barométriques.**

Pouces et dixièmes de pouce.	Centièmes de pouce.									
	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9
	Mm.	Mm.	Mm.	Mm.	Mm.	Mm.	Mm.	Mm.	Mm.	Mm.
27,0	685,8	686,0	686,3	686,6	686,8	687,1	687,3	687,6	687,8	688,1
1	688,3	688,6	688,8	689,1	689,3	689,6	689,9	690,1	690,4	690,6
2	690,9	691,1	691,4	691,6	691,9	692,1	692,4	692,7	692,9	693,2
3	693,4	693,7	693,9	694,2	694,4	694,7	694,9	695,2	695,4	695,7
4	696,0	696,2	696,5	696,7	697,0	697,2	697,5	697,7	697,9	698,2
5	698,5	698,7	699,0	699,3	699,5	699,8	700,1	700,3	700,5	700,8
6	701,0	701,3	701,5	701,8	702,0	702,3	702,6	702,8	703,1	703,3
7	703,6	703,8	704,1	704,3	704,6	704,8	705,1	705,4	705,6	705,9
8	706,1	706,4	706,6	706,9	707,1	707,4	707,6	707,9	708,1	708,4
9	708,7	708,9	709,2	709,4	709,7	709,9	710,2	710,4	710,7	710,9
28,0	711,2	711,4	711,7	712,0	712,2	712,5	712,7	713,0	713,2	713,5
1	713,7	714,0	714,2	714,5	714,7	715,0	715,3	715,5	715,8	716,0
2	716,3	716,5	716,8	717,1	717,3	717,5	717,8	718,0	718,3	718,6
3	718,8	719,1	719,3	719,6	719,8	720,1	720,3	720,6	720,8	721,1
4	721,4	721,6	721,9	722,1	722,4	722,6	722,9	723,1	723,4	723,6
5	723,9	724,1	724,4	724,7	724,9	725,2	725,4	725,7	725,9	726,2
6	726,4	726,7	726,9	727,2	727,4	727,7	728,0	728,2	728,5	728,7
7	729,0	729,2	729,5	729,7	729,9	730,2	730,5	730,7	731,0	731,3
8	731,5	731,8	732,0	732,3	732,5	732,8	733,0	733,3	733,5	733,8
9	734,1	734,3	734,6	734,8	735,1	735,3	735,6	735,8	736,1	736,3
29,0	736,6	736,8	737,1	737,4	737,6	737,9	738,1	738,4	738,6	738,9
1	739,1	739,4	739,6	739,9	740,1	740,4	740,7	740,9	741,2	741,4
2	741,7	741,9	742,2	742,4	742,7	742,9	743,2	743,4	743,7	744,0
3	744,2	744,5	744,7	745,0	745,2	745,5	745,7	745,9	746,2	746,5
4	746,8	747,0	747,3	747,5	747,7	748,1	748,3	748,5	748,8	749,0
5	749,3	749,5	749,8	750,1	750,3	750,6	750,8	751,1	751,3	751,6
6	751,8	752,1	752,3	752,6	752,8	753,1	753,4	753,6	753,9	754,1
7	754,4	754,6	754,8	755,1	755,4	755,6	755,9	756,1	756,4	756,7
8	756,9	757,2	757,4	757,7	757,9	758,2	758,4	758,7	758,9	759,2
9	759,5	759,7	760,0	760,2	760,5	760,7	761,0	761,2	761,5	761,7
30,0	762,0	762,2	762,5	762,8	763,0	763,3	763,5	763,8	764,0	764,3
1	764,5	764,8	765,0	765,3	765,5	765,8	766,1	766,3	766,6	766,8
2	767,1	767,3	767,6	767,8	768,1	768,3	768,6	768,8	769,1	769,4
3	769,6	769,9	770,1	770,4	770,6	770,9	771,1	771,4	771,6	771,9
4	772,2	772,4	772,7	772,9	773,2	773,4	773,7	773,9	774,2	774,4
5	774,7	774,9	775,2	775,5	775,7	776,0	776,2	776,5	776,7	777,0
6	777,2	777,5	777,7	778,0	778,2	778,5	778,8	779,0	779,3	779,5
7	779,8	780,0	780,3	780,5	780,8	781,0	781,3	781,5	781,8	782,1
8	782,3	782,6	782,8	783,1	783,3	783,6	783,8	784,1	784,3	784,6
9	784,9	785,1	785,4	785,6	785,9	786,2	786,4	786,6	786,9	787,1
31,0	787,4	787,6	787,9	788,2	788,4	788,7	788,9	789,2	789,4	789,7
1	789,9	790,2	790,4	790,7	790,9	791,2	791,5	791,7	792,0	792,2
2	792,5	792,7	793,0	793,2	793,5	793,7	794,0	794,2	794,5	794,8
3	795,1	795,3	795,5	795,8	796,0	796,3	796,5	796,8	797,0	797,3
4	797,6	797,8	798,1	798,3	798,6	798,8	799,1	799,3	799,6	799,8

# RENSEIGNEMENTS MÉTÉOROLOGIQUE PAR TÉLÉGRAPHIE SANS FIL.

*Classification des carrés correspondants à 1 degré pour indiquer la position du navire à l'instant de l'observation.*

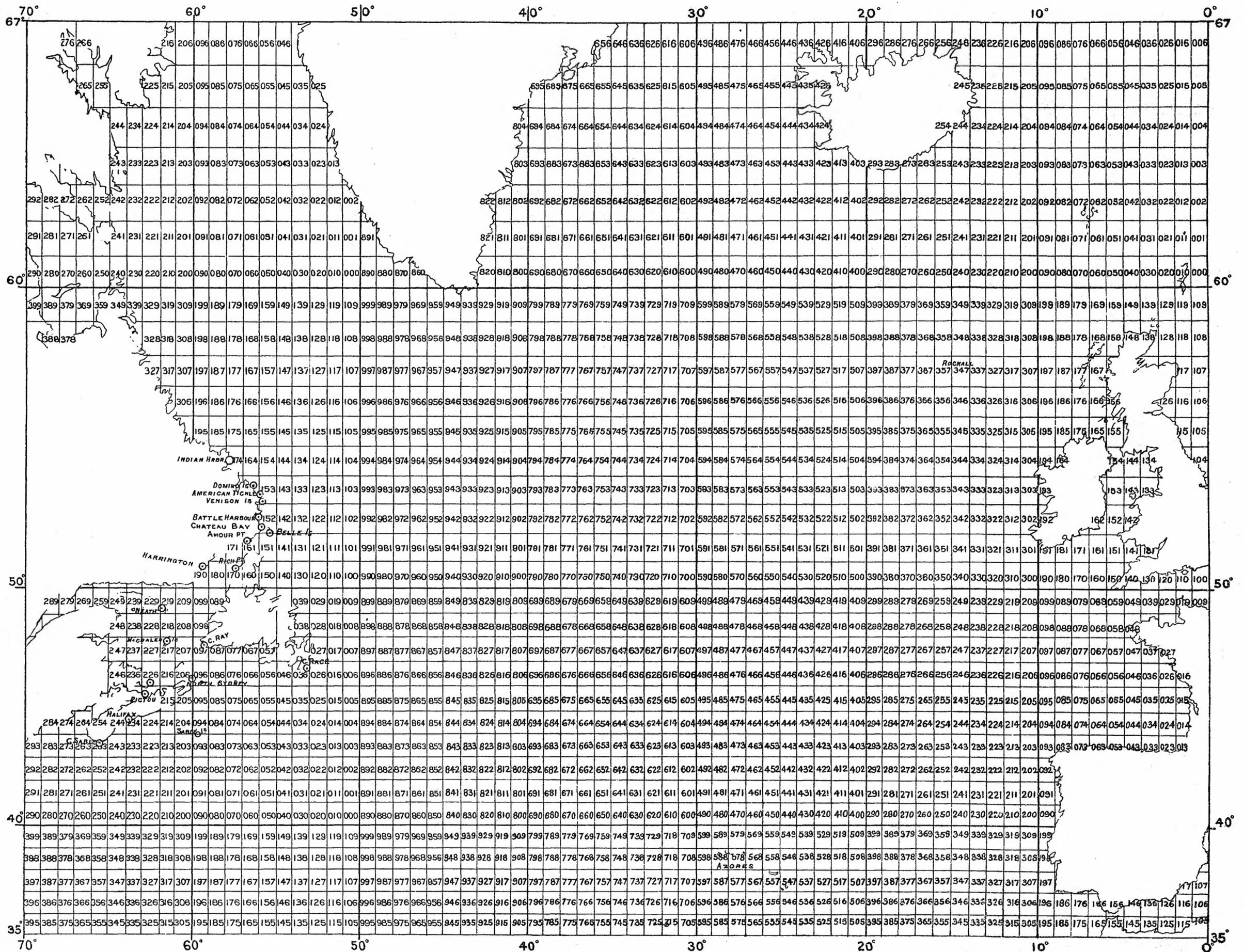


Table pour réduire les minutes en dixièmes de degré.

Minutes.	Dixièmes de degré.
0 — 3	0
4 — 9	1
10 — 15	2
16 — 21	3
22 — 27	4
28 — 33	5
34 — 39	6
40 — 45	7
46 — 51	8
52 — 57	9
58 — 59	10

## EXEMPLE :

*Radiotélégramme renfermant des renseignements météorologiques.*

Ice :

	Premier radiotélégramme.	En chiffre du code.	Deuxième radiotélégramme.	En chiffre du code.
Date de l'observation. . .	21	21	22	22
Heure de l'observation . .	13 — 15	5	3 — 6	2
Nature des glaces ou de l'épave. . . . .	Un seul iceberg.	1	Champs de glaces.	5
Position de la glace ou de l'épave. . . . .	Latitude 44°35'.	446	Latitude 42°58'.	430
	Longitude 43°15'.	432	Longitude 47°3'.	470

Weather :

	Premier radiotélégramme.	En chiffre du code.	Deuxième radiotélégramme.	En chiffre du code.
Date de l'observation. . . . .	21	21	22	22
Position du navire . . . . .	Latitude 45°13'.	825	Latitude 43°47'.	863
	Longitude 42°5'.		Longitude 46°33'.	
Direction et force du vent . . . . .	E. S. E. 5.	26	S. O. 2.	55
Direction et vitesse du courant. . . . .	N. O. 2 milles par heure.	82	S. S. E. 1 mile par heure.	39
Temps . . . . .	Ciel clair.	0	Brouillard.	8
Baromètre . . . . .	765,3 millim.	653	753,2 millim.	532
Température de l'air. . . . .	15,3° C.	61	9,8° C.	50
Tendance barométrique. . . . .	Hausse 0,8.	02	Baisse 2,7.	56
Température de la surface de la mer. . . . .	4,4° C.	014	- 0,7° C.	507

Ce radiotélégramme serait envoyé au *Meteorological Office* sous cette forme :

Meteorology : Ice, 21514, 46432 : 22254, 30470. Weather : 21825, 26820, 65361, 02014 : 22863, 55398, 53250, 56507.

## ARTICLE II.

### SIGNAL DE SÉCURITÉ.

Les stations radiotélégraphiques qui ont à transmettre aux navires un avis intéressant la sécurité de la navigation et présentant un caractère d'urgence absolue (icebergs, épaves, cyclones, typhons, modifications brusquement survenues dans la position et la forme des épaves fixes et amers d'atterrissage), font usage du signal suivant, dit signal de sécurité, répété, à de courts intervalles, une dizaine de fois, à pleine puissance :

— — — (T T T).

En principe, toutes les stations radiotélégraphiques qui perçoivent le signal de sécurité et dont l'émission peut troubler la réception, par toutes autres stations, dudit signal et de l'avis de sécurité qui le suit, font silence,

de façon à permettre à toutes les stations intéressées de recevoir cet avis. Exception est faite pour les cas de détresse.

L'avis de sécurité est émis une minute après l'envoi du signal de sécurité.

L'émission est recommencée à trois reprises, à dix minutes d'intervalle.

Les Gouvernements des États contractants désignent les stations qui sont chargées d'envoyer aux navigateurs les avis intéressant la sécurité et présentant un caractère d'urgence absolue.

Lorsque lesdits avis sont émis par des stations chargées également du service de l'heure, ils sont répétés après l'envoi du signal horaire et du bulletin météorologique.

---

### ARTICLE III.

## CODE MORSE.

---

### SIGNAUX INTERNATIONAUX.

Les signaux peuvent être faits, durant la nuit ou par temps couvert, soit pas éclats de lumière longs ou brefs, soit par signaux phoniques (sirènes, cornes de brume, etc.) longs ou brefs, et, durant le jour, par pavillons à mains.

#### 1. — Signaux urgents et importants.

Vous courez sur un danger . . . . .	- - - -
J'ai besoin de secours ; restez près de moi . . . . .	- - - - -
Rencontré des glaces . . . . .	- - - -
Vos feux de route sont éteints (ou éclairent mal) . . . . .	- - - - -
Je n'ai plus d'erre ; vous pouvez me dépasser en prenant des précautions . . . . .	- - - -
Stoppez (ou mettez en panne) ; j'ai une communication importante à vous faire . . . . .	- - - - -
Je suis désemparé ; communiquez avec moi . . . . .	- - - - -

---

## 2. — Signaux généraux.

Signification.	Signal.	Lettres équivalentes et manière de faire le signal.	Réponse à faire.
Signal préparatoire .	— — — — —, etc.	Succession d'E (en un groupe).	Aperçu au moyen de la lettre T.
Aperçu . . . . .	—	T (seul).	
Signalez en toutes lettres.	— — — — —	F F (en un groupe).	Aperçu au moyen de la lettre T.
Employez le Code international des signaux.	— — — — —	M M M (en un groupe).	Aperçu au moyen de la lettre T.
Pavillon du Code international.	— — — — —	M M (en un groupe).	
Signal d'interruption.	— — — —	I I (en lettres séparées).	
Point . . . . .	— — — — —	I I I (en lettres séparées).	
Fin du signal . . . .	— — — — —	V E (en un groupe).	— — — — R. — — — — D. (En lettres séparées.)
Signal de correction .	— — — — —, etc.	Succession d'E (en lettres séparées).	Succession d'E (en lettres séparées).
Signal d'annulation .	W W — — — — —	W W (en un groupe).	W W (en un groupe).
Répétez le mot après — (lorsqu'on demande la répétition d'un seul mot).	I M I — — — — — W A — — — — — suivi du mot qui précède celui dont on demande la répétition.	I M I (en un groupe). W A (en lettres séparées).	Aperçu au moyen de la lettre T.
Répétez depuis — (si l'on demande la répétition de plusieurs mots).	I M I — — — — — A A — — — — —	I M I (en un groupe). A A (en lettres séparées).	Aperçu au moyen de la lettre T.
Répétez le tout — (si l'on demande la répétition de toute la communication).	I M I — — — — — A L L — — — — —	I M I (en un groupe). A L L (en lettres séparées).	Aperçu au moyen de la lettre T.

## 3. — Signaux nationaux.

Signification.	Signal.	Lettres équivalentes et manière de faire le signal.
Allemand . . . . .	— — — —	G.
Américain . . . . .	— — — — — — — —	C D en lettres séparées.
Argentin . . . . .	— — — — — — — —	C G idem.
Austro-Hongrois . . . . .	— — — — — — — —	C F idem.
Belge . . . . .	— — — — — — — —	D C idem.
Brésilien . . . . .	— — — — —	D E idem.
Britannique . . . . .	— — — — —	F.
Bulgare . . . . .	— — — — — — — —	D F en lettres séparées.
Chilien . . . . .	— — — — — — — —	D G idem.
Chinois . . . . .	— — — — — — — —	E C idem.
Colombien . . . . .	— — — — —	E D idem.
Danois . . . . .	— — — — — — — —	E F idem.
Espagnol . . . . .	— — — — — — — —	G C idem.
Français . . . . .	—	E.
Grec . . . . .	— — — — — — — —	M M en un groupe suivi de D.
Italien . . . . .	— — — — — — — —	C E en lettres séparées.
Japonais . . . . .	— — — — —	C.
Mexicain . . . . .	— — — — — — — —	F C en lettres séparées.
Néerlandais . . . . .	— — — — — — — —	E G idem.
Norvégien . . . . .	— — — — — — — —	M M en un groupe suivi de C.
Péruvien . . . . .	— — — — — — — —	F D en lettres séparées.
Portugais . . . . .	— — — — — — — —	F E idem.
Russe . . . . .	— —	D.
Siamois . . . . .	— — — — — — — —	F G en lettres séparées.
Suédois . . . . .	— — — — — — — —	M M en un groupe suivi d'E.
Turc . . . . .	— — — — — — — —	G D en lettres séparées.
Uruguayien . . . . .	— — — — — — — —	G E idem.
Vénézuélien . . . . .	— — — — — — — —	G F idem.

#### 4. — Instructions.

1. LES SIGNAUX URGENTS ET IMPORTANTS peuvent être faits sans attendre la réponse au signal préparatoire, si l'on suppose que la personne à qui l'on s'adresse est dans l'impossibilité de répondre, ou dans d'autres circonstances spéciales, mais dans ce cas on devra laisser un intervalle entre le signal préparatoire et le texte du signal.

2. LE SIGNAL  $-\ - - - -$  (FF) est fait avant la première lettre des mots à signaler en toutes lettres.

3. LE SIGNAL  $-\ - - - -$  (MMM) est employé avant tout signal fait au moyen du Code international des signaux.

4. LE SIGNAL  $-\ - - -$  (MM) signifie que le pavillon du Code international des signaux est employé de la manière indiquée dans le livre du Code.

5. LE SIGNAL D'INTERRUPTION est employé entre l'adresse de la personne à qui le signal est destiné et le texte même de ce signal. Il est également employé, s'il y a lieu, entre le texte du signal et le nom de l'expéditeur.

6. LE POINT est employé, s'il y a lieu, dans le texte du signal.

7. LE SIGNAL DE CORRECTION est employé pour annuler le dernier mot ou groupe signalétique envoyé par erreur.

8. LE SIGNAL D'ANNULATION est employé pour annuler toute la communication.

9. MANIÈRE DE RÉPONDRE. — Lorsqu'un mot ou groupe signalétique est compris, on doit y répondre par un éclat long  $-$  (T).

Si un mot ou groupe signalétique n'obtient pas de réponse, l'expéditeur doit le répéter jusqu'à ce qu'il ait obtenu une réponse par un éclat long.

A la fin de la communication, et si celle-ci est comprise, celui qui la reçoit doit faire les signes  $- - - -$  (RD).

On doit répondre aux signaux de correction et d'annulation par la répétition de ces signaux.

10. LE SIGNAL DE NATIONALITÉ est fait immédiatement après que la réponse au signal préparatoire a été obtenue, afin d'indiquer la nationalité du navire qui fait le signal. Le navire recevant la communication y répond par le signal de sa propre nationalité.

#### ARTICLE IV.

Une copie imprimée du Code des signaux urgents et importants sera placée bien en vue dans la chambre des cartes de tout navire.

## CONSTRUCTION.

## ARTICLE V.

*Définitions.*

Le sens à attribuer aux expressions principales, techniques ou autres, contenues dans la Convention elle-même ainsi que dans le présent règlement, sous le titre construction, est donné ci-après :

1° La *flottaison en charge* est la flottaison considérée dans la détermination du compartimentage.

2° La *longueur* du navire est la longueur extrême, mesurée au niveau de la flottaison en charge.

3° La *largeur* du navire est la largeur extrême hors membrures, mesurée au niveau de la flottaison en charge ou au-dessous de celle-ci.

4° Le *pont de compartimentage* est le pont continu le plus élevé jusqu'auquel s'élèvent toutes les cloisons étanches transversales.

5° La *ligne de surimmersion* est une ligne supposée tracée sur le bordé, à 76 millimètres (équivalant à 3 pouces anglais) au-dessous de l'intersection de la surface extérieure du bordé avec la surface supérieure du pont de compartimentage.

6° Le *tirant d'eau* est la distance verticale mesurée entre le dessus de quille, au milieu de la longueur, et la flottaison en charge.

7° Le *franc-bord* est la distance verticale mesurée de la flottaison en charge à la ligne de surimmersion au milieu du navire.

8° Le *creux* est la somme du tirant d'eau et du franc-bord.

9° La *tonture* du pont de compartimentage, en chaque point, est la distance verticale mesurée du livet de ce pont à une ligne parallèle à la flottaison en charge, passant par ce livet au milieu.

10° Le *coefficient de finesse* à employer, s'il en est besoin, est le rapport entre le volume de la carène hors membrures, limitée à la flottaison en charge, et le produit des trois dimensions : longueur, largeur, tirant d'eau.

11° La *perméabilité* d'un espace s'exprime par la fraction de cet espace que l'eau est susceptible d'occuper.

Le volume d'un compartiment qui s'étend au-dessus de la ligne de surimmersion doit être considéré comme limité à la hauteur de cette ligne; les volumes s'entendent hors membrures.

12° La *tranche des machines* s'étend entre les cloisons transversales principales étanches qui limitent les espaces affectés aux machines de propulsion principales et auxiliaires, y compris les chaudières, s'il en existe.

**ARTICLE VI.***Longueur envahissable.*

Pour chaque point de la longueur du navire, la longueur envahissable doit être déterminée en tenant compte des formes, du tirant d'eau et des autres caractéristiques géométriques du navire considéré.

Pour un navire dont les cloisons transversales étanches sont limitées par un pont de compartimentage continu, la longueur envahissable en un point donné est la portion maximum, exprimée en centièmes, de la longueur du navire, ayant pour centre le point considéré et qui peut être envahie par l'eau, dans les conditions hypothétiques définies à l'article VII ci-après, sans que le navire s'immerge au delà de la ligne de surimmersion.

Pour un navire dont toutes les cloisons étanches transversales ne s'élèvent pas jusqu'à un seul et même pont continu, les longueurs envahissables doivent être déterminées de manière à assurer à ce navire, dans toutes les conditions possibles d'assiette après avarie, une sécurité au moins équivalente à celle qui est établie pour le navire dont toutes les cloisons se limitent à un pont continu.

**ARTICLE VII.***Perméabilité.*

Les hypothèses visées à l'article VI ci-dessus sont relatives aux perméabilités des volumes en question, limités supérieurement à la ligne de surimmersion.

Dans la détermination des longueurs envahissables, on adopte une perméabilité moyenne uniforme pour l'ensemble de chacune des trois parties suivantes du navire :

- 1° Tranche des machines;
- 2° Portion située à l'avant de la tranche des machines;
- 3° Portion située à l'arrière de la tranche des machines.

La perméabilité à attribuer à la tranche des machines, y compris le volume du double-fond correspondant, est quatre-vingts pour cent pour les navires à vapeur. Pour les navires munis de moteurs à combustion interne, la perméabilité de la tranche des machines est quatre-vingt-cinq pour cent, à moins qu'il ne soit prouvé par un calcul direct qu'une valeur inférieure à ce chiffre peut lui être attribuée; mais en aucun cas le chiffre adopté ne peut être inférieur à quatre-vingts pour cent.

Les perméabilités à attribuer aux espaces situés à l'avant et à l'arrière de la tranche des machines sont les suivantes :

a) Soixante pour cent pour les locaux à marchandises, les soutes à charbon permanentes et de réserve, les soutes à provisions, à bagages et à

dépêches, les puits aux chaînes, les tunnels étanches des arbres d'hélices et des tuyautages, ainsi que les citernes à eau douce établies au-dessus du double-fond.

La preuve doit être faite que les espaces énumérés ci-dessus sont appropriés à leur destination et qu'ils y sont réellement affectés. La même perméabilité ne peut, sans autorisation de l'Administration, être attribuée à aucun espace non spécié ci-dessus.

*b)* Quatre-vingt-quinze pour cent pour les espaces réservés aux passagers et à l'équipage, les coquerons, les cales servant exclusivement de cales à eau, les doubles-fonds et tous les autres espaces du navire qui ne sont pas affectés à l'une des destinations énumérées dans le paragraphe *a)* précédent.

Si une partie d'entrepont, limitée par des cloisons métalliques transversales permanentes est partiellement affectée au transport des passagers, cet espace doit être considéré comme affecté en totalité aux passagers; les parties d'entrepont qui peuvent être affectées indifféremment aux passagers ou à la cargaison doivent, de même, être considérées comme affectées aux passagers.

Si, dans chacune des portions avant et arrière du navire, au-dessous de la ligne de surimmersion, il existe à la fois des espaces appartenant aux catégories *a)* et *b)* ci-dessus, la perméabilité moyenne, pour la portion considérée, est donnée en pourcentage par la formule  $95 - 35r$ , dans laquelle  $r$  est le rapport entre le volume des espaces de la catégorie *a)* et le volume total de la portion considérée du navire.

#### ARTICLE VIII.

##### *Longueur admissible des compartiments.*

1° La longueur maximum admissible, pour un compartiment ayant son centre en un point quelconque d'un navire, se déduit de la longueur envahissable (art. VI) en multipliant celle-ci par un facteur approprié dit *facteur de cloisonnement*.

2° Ce facteur de cloisonnement dépend de la longueur du navire et, pour une longueur donnée, varie selon la nature du service pour lequel le navire est prévu. Ce facteur décroît d'une façon régulière et continue :

*a)* à mesure que la longueur du navire augmente ;

*b)* à mesure que, pour une longueur donnée, le type du navire s'éloigne du type mixte « passagers-marchandises », pour se rapprocher du type essentiellement affecté au transport de passagers.

3° Pour chacun des deux types de navires visés dans le présent article sous (2) *b)*, la variation du facteur de cloisonnement peut être figurée par une courbe dont les coordonnées représentent les longueurs du navire et les valeurs du facteur; le tableau suivant définit certains points de deux courbes qui correspondent respectivement, savoir :

La courbe la plus élevée, aux exigences minima pour le type mixte;

La courbe la plus basse, aux exigences minima pour le type à passagers.

TABLEAU.

A.	B.		C.	
	Mètres.	Équivalent en pieds anglais à	Mètres.	Équivalent en pieds anglais à
1,00 . . . . .	90	295	79	259
0,90 . . . . .	114	374	87	285
0,84 . . . . .	123	404	93	305
0,65 . . . . .	149	489	116	380
0,50 . . . . .	174	571	149	489
0,39 . . . . .	213	699	209	685
0,34 . . . . .	274	899	274	899

La colonne A indique les valeurs maxima admissibles pour le facteur de cloisonnement correspondant aux longueurs données dans les colonnes B et C.

La colonne B est applicable aux navires du type mixte « passagers-marchandises » ; la colonne C est applicable aux navires essentiellement affectés au transport des passagers.

4° Pour une longueur donnée, la valeur du facteur de cloisonnement correspondant à un navire de type intermédiaire aux deux extrêmes limites, sera comprise entre les valeurs du facteur déterminées par les deux courbes mentionnées ci-dessus, et sera fixée automatiquement, suivant un *critérium de service*; ce critérium fera l'objet d'études ultérieures.

#### ARTICLE IX.

1° Quand le facteur de cloisonnement est égal ou inférieur à 0,50, ce facteur peut être doublé pour donner en un point quelconque du navire la longueur globale de deux compartiments adjacents, mais, dans chaque paire de compartiments, la longueur du plus court ne peut être inférieure au quart de la longueur globale ainsi obtenue. Si l'un des deux compartiments adjacents fait partie de la tranche des machines, et si la portion du navire qui comprend l'autre compartiment présente une perméabilité différente de quatre-vingt pour cent, les longueurs correspondantes doivent être ramenées aux valeurs convenables par l'application d'une correction appropriée.

2° En aucun cas, la longueur d'un compartiment ne peut dépasser vingt-huit mètres (équivalent à 92 pieds anglais).

3° Quand le facteur de cloisonnement est compris entre 0,84 et 0,50, la longueur globale des deux premiers compartiments à partir de l'étrave ne doit pas être supérieure à la longueur convenable à l'extrémité avant du

navire, et la longueur du second de ces compartiments doit être au plus égale à la longueur admissible en vertu de l'article VIII ci-dessus, et non inférieure à trois mètres (équivalant à 10 pieds anglais).

4° Quand la longueur du navire est comprise entre 213 mètres (équivalant à 699 pieds anglais) et 251 mètres (équivalant à 823 pieds anglais), la longueur envahissable à l'extrémité avant doit être au moins égale à vingt pour cent de la longueur du navire, et il ne peut y avoir moins de trois compartiments sur une distance, mesurée à partir de l'étrave, au plus égale à la longueur envahissable précitée et non inférieure à vingt pour cent de la longueur du navire.

5° Quand la longueur du navire atteint ou dépasse 251 mètres (équivalant à 823 pieds anglais) la règle précédente est applicable sous réserve de remplacer : trois compartiments et vingt pour cent, par : quatre compartiments et vingt-huit pour cent.

6° Il peut exister une niche dans une cloison transversale à condition qu'elle se trouve à une distance suffisante de la muraille.

Lorsque le facteur de cloisonnement est supérieur à 0.50, des baïonnettes ne sont pas admises dans les cloisons transversales principales des navires auxquels l'article VIII est applicable, à moins qu'il n'existe un cloisonnement supplémentaire assurant la même sécurité que des cloisons planes. En aucun cas, dans une cloison formant baïonnette, la longueur totale des ressauts ne peut dépasser deux centièmes de la longueur du navire, plus trois mètres (équivalant à 10 pieds anglais).

7° Les volumes admissibles pour chacun de deux compartiments adjacents déterminés suivant l'article VIII et le présent article ne peuvent, en aucun cas, être affectés par l'existence de niches ou de ressauts dans la cloison qui les sépare.

#### ARTICLE X.

Si un navire présente un degré de sécurité supérieur à celui que prescrivent les articles VIII et IX ci-dessus, et que l'armateur demande qu'il en soit fait mention sur le certificat de sécurité, conformément à l'article 17, alinéa 4, de la Convention, cette demande doit être accompagnée de tous les renseignements nécessaires pour en établir le bien-fondé.

En pareil cas, cette mention constate que le compartimentage est égal ou supérieur à celui prévu pour un navire de même longueur, appartenant à la catégorie visée dans la colonne C du tableau de l'article VIII ci-dessus; la mention indique en outre quelle serait la longueur du navire, appartenant à cette dernière catégorie, et pour lequel la valeur réglementaire du facteur de cloisonnement est précisément égale à celle qui a été employée pour le compartimentage du navire en question.

Les longueurs et facteurs correspondants, qui ne figurent pas explicitement dans les colonnes C et A respectivement du tableau de l'article VIII, sont obtenus par interpolation.

## ARTICLE XI.

*Cloisons d'abordage et cloisons limitant la tranche des machines.*

Il doit exister à l'extrémité avant des navires une cloison d'abordage s'élevant jusqu'au pont de compartimentage; sur les navires à superstructure continue, cette cloison doit s'élever jusqu'au pont le plus élevé. La distance, mesurée à la flottaison en charge, de cette cloison à l'étrave ne doit pas être inférieure à cinq pour cent de la longueur du navire.

Il doit exister également une cloison à l'extrémité arrière et des cloisons aux extrémités de la tranche des machines, pour en séparer les portions du navire affectées aux passagers et aux marchandises; toutes ces cloisons doivent s'élever jusqu'au pont de compartimentage. La cloison de l'extrémité arrière peut, toutefois, être arrêtée au-dessous de ce pont, sous la double réserve que cette cloison s'élève au moins jusqu'au premier pont au-dessus de la flottaison en charge et que ce pont forme plafond horizontal étanche depuis la cloison en question jusqu'à l'étambot; en aucun cas, néanmoins, la sécurité du navire, au regard du compartimentage, ne doit se trouver diminuée de ce fait.

## ARTICLE XII.

*Cloisons d'incendie.*

Des cloisons incombustibles doivent subdiviser les parties du navire situées au-dessus de la ligne de surimmersion, en vue d'empêcher la propagation du feu. La distance moyenne entre deux cloisons consécutives de l'espèce est fixée à quarante mètres (équivalant à 131 pieds anglais) au maximum. Les niches dans ces cloisons doivent être incombustibles; les ouvertures dans ces cloisons doivent être munies de portes incombustibles.

## ARTICLE XIII.

*Évacuation des compartiments étanches.*

1° Dans les parties du navire affectées aux passagers et à l'équipage, tout compartiment étanche doit être pourvu d'une échappée offrant aux personnes un moyen de retraite praticable.

2° Chaque chambre de machine, chaque chaufferie et chaque tunnel d'arbre doit être pourvu en tout cas d'une échappée offrant au personnel un moyen de retraite qui n'exige pas la traversée de portes étanches.

## ARTICLE XIV.

*Construction des cloisons étanches. — Épreuves initiales.*

1° Les cloisons étanches doivent être construites de manière à pouvoir

supporter la pression due à une colonne d'eau s'élevant jusqu'à la ligne de surimmersion, avec une marge de résistance convenable.

2° Lorsqu'une cloison forme baïonnette ou présente des niches, ces parties doivent être aussi étanches et présenter la même résistance que les parties avoisinantes de la cloison.

Au passage de membrures ou de barrots au travers d'un pont ou d'une cloison étanche, l'étanchéité doit être assurée par des pièces forgées et matées, ou bien coulées et fixées avec interposition de mastic de fer, à l'exclusion de remplissages en bois ou en ciment.

3° L'essai par remplissage des compartiments principaux n'est pas obligatoire. Un examen complet des cloisons doit être fait par un expert agréé; cet examen doit être complété dans tous les cas par un essai à la lance.

4° Les compartiments extrêmes de l'avant et de l'arrière du navire doivent être soumis à un essai de remplissage sous la pression d'une colonne d'eau s'élevant jusqu'à la ligne de surimmersion.

Les double-fonds, les cales à eau et tous les compartiments destinés à contenir des liquides doivent être soumis à un essai de remplissage sous la pression d'une colonne d'eau s'élevant jusqu'à la flottaison en charge, sans que la hauteur de cette colonne d'eau au-dessus du plafond puisse être inférieure à 2<sup>m</sup>44 (8 pieds anglais).

5° Aucune modification ne peut être apportée dans la structure d'une cloison, postérieurement à l'inspection, sans autorisation de l'Administration.

6° Toutes les prescriptions relatives aux cloisons étanches transversales principales sont applicables, dans la mesure du possible, aux cloisons longitudinales.

## ARTICLE XV.

### *Ouvertures pratiquées dans les cloisons étanches.*

1° Le nombre des ouvertures pratiquées dans les cloisons étanches doit être réduit au minimum compatible avec les dispositions générales et la bonne exploitation du navire; ces ouvertures doivent être pourvues de dispositifs de fermeture satisfaisants.

2° Il ne peut exister ni porte, ni vanne, ni trou d'homme, ni aucun orifice d'accès :

a) Dans la cloison étanche d'abordage, au-dessous de la ligne de surimmersion ;

b) Dans les cloisons transversales étanches séparant un local à marchandises d'un local à marchandises contigu ou d'une soute à charbon de réserve, sauf exceptions spécifiées au § 6 ci-après.

3° Dans la tranche des machines, exclusion faite des portes des soutes à charbon et des tunnels d'arbres, il ne peut exister qu'une porte de communication dans chaque cloison transversale principale; toutefois, s'il y a plusieurs tunnels d'arbres distincts, chacun d'eux peut être muni d'une porte d'accès.

S'il existe un tunnel avant pour la circulation des personnes ou pour le passage des tuyautages, ce tunnel doit être pourvu d'une porte étanche.

4° Ne sont admises que les portes à charnières et les portes à glissières ou toutes autres d'un type au moins équivalent, à l'exclusion des portes montées simplement sur boulons.

Les portes à charnières doivent être pourvues de loquets commandés par des leviers manœuvrables des deux côtés de la cloison.

Les portes à glissières peuvent être à déplacement vertical ou horizontal. Celles qui sont actionnées uniquement à bras doivent pouvoir être manœuvrées sur place et, en outre, d'un point accessible situé au-dessus de la ligne de surimmersion; celles qui comportent l'emploi d'une énergie mécanique doivent pouvoir être manœuvrées :

a) Mécaniquement de la timonerie ;

b) A bras, sur place et d'un point accessible au-dessus de la ligne de surimmersion.

Est assimilée à une porte employant l'énergie mécanique, toute porte munie d'un frein à cataracte ou de tout dispositif équivalent, susceptible d'être libérée d'un point voisin de la timonerie, et, une fois libérée, se fermant sous l'effet de son propre poids.

5° Les portes étanches des soutes à charbon doivent être pourvues d'écrans ou autres dispositifs ayant pour effet d'empêcher le charbon de faire obstacle à leur fermeture.

6° Des portes étanches à charnières peuvent être admises dans les parties du navire affectées aux passagers et à l'équipage, ainsi que dans les locaux de service, à condition qu'elles soient établies au-dessus d'un pont dont la surface inférieure, à son point le plus bas en bord, se trouve au moins à 2<sup>m</sup>13 (7 pieds anglais) au-dessus de la flottation en charge; ces portes ne sont pas autorisées dans ces parties et locaux du navire au-dessous d'un tel pont.

Des portes étanches à charnières d'un type particulièrement robuste peuvent être admises dans des cloisons d'entrepont séparant deux locaux à marchandises, à condition que ces portes se trouvent au-dessus de la flottaison en charge. Elles doivent être fermées à l'aide d'un mécanisme efficace avant l'appareillage et ne pas être ouvertes pendant la navigation.

Toutefois, il ne pourra être admis de portes étanches à charnières, même aux extrémités du navire, dans un entrepont à marchandises pour la région centrale duquel ces portes seraient interdites.

7° Toutes les autres portes étanches doivent être des portes à glissières.

8° a) Toutes les portes étanches situées au-dessous de la flottaison en charge doivent pouvoir être fermées simultanément et contrôlées d'un poste unique situé dans la timonerie ou au voisinage immédiat de celle-ci; la fermeture simultanée de ces portes doit être précédée de l'émission d'un signal avertisseur sonore. Toutefois, cette obligation ne vaut que pour les navires dans lesquels les cloisons transversales principales étanches de la tranche

des machines sont munies, à un niveau voisin du parquet de chauffe, de portes étanches en nombre supérieur à cinq; les portes étanches d'accès aux tunnels n'entrent pas en compte.

b) S'il existe, entre les soutes à charbon des entreponts au-dessous du pont de compartimentage, des portes étanches qui doivent, à la mer, être occasionnellement ouvertes pour l'arrimage du charbon, l'emploi d'une énergie mécanique est exigé pour la manœuvre de ces portes. L'ouverture et la fermeture de ces portes doivent être mentionnées au journal de bord.

c) L'emploi d'une énergie mécanique est également exigé pour les portes établies au passage des conduits de réfrigération des cales à marchandises, si ces conduits traversent plus d'une cloison transversale principale étanche et si les seuils de ces portes ne sont pas situés à plus de 2<sup>m</sup>13 (7 pieds anglais) au-dessus de la flottaison en charge.

9° L'emploi de panneaux démontables n'est toléré que dans la tranche des machines. Ces panneaux doivent toujours être en place avant l'appareillage; ils ne peuvent être enlevés en cours de navigation, si ce n'est en cas d'impérieuse nécessité. Les précautions nécessaires doivent être prises pour rétablir la parfaite étanchéité du joint.

10° Toutes les portes étanches doivent être fermées en cours de navigation; il ne peut être dérogé à cette règle que lorsque les besoins du service l'exigent; toute porte ouverte doit pouvoir être fermée immédiatement.

11° Si des conduits de tirage forcé ou des coursives de communication pour le personnel, notamment entre le poste de l'équipage et les chaufferies ou tous autres passages similaires, traversent des cloisons transversales principales, ces conduits, coursives ou passages, doivent être munis des portes étanches ou autres dispositifs équivalents, nécessaires pour rétablir l'intégrité de l'étanchéité de la cloison.

12° Si des tuyautages, des conducteurs électriques, etc., traversent des cloisons étanches transversales au-dessous de la ligne de surimmersion, des dispositions doivent être prises pour assurer l'intégrité de l'étanchéité de la cloison.

13° Le nombre des vannes établies dans les cloisons étanches doit être réduit au minimum. Les vannes ne sont admises qu'en des endroits suffisamment accessibles en tout temps, pour que l'on puisse s'assurer de leur bon état d'entretien; elles doivent être solidement construites, soigneusement montées et périodiquement visitées. Les vannes doivent pouvoir être manœuvrées d'un endroit accessible situé au-dessus de la ligne de surimmersion et leur mécanisme doit comporter un dispositif indiquant si la vanne est ouverte ou fermée.

## ARTICLE XVI.

### *Ouvertures dans la muraille.*

1° a) Au-dessous d'un pont dont la surface inférieure à son point le plus bas en abord se trouve à moins de 2<sup>m</sup>13 (7 pieds anglais)

au-dessus de la flottaison en charge, il ne peut être établi que des hublots fixes ;

b) Toutefois des hublots à ouvrir peuvent être établis dans les entreponts visés au paragraphe a) ci-dessus, s'il est satisfait aux conditions suivantes :

Ces hublots doivent être fermés d'une façon étanche et à clé avant l'appareillage ;

Ces hublots ne doivent pas être ouverts en cours de navigation ;

Mention au journal de bord doit être faite des heures auxquelles ces hublots auront été ouverts dans le port et fermés à clé avant l'appareillage ;

Ces hublots doivent être tels qu'il soit pratiquement impossible à toute personne de les ouvrir sans autorisation du capitaine.

c) Les hublots établis dans les entreponts visés au paragraphe a) ci-dessus doivent être munis de tapes métalliques efficaces.

2° Des hublots à ouvrir peuvent être établis au-dessus du pont défini au paragraphe 1 a) du présent article, excepté dans les locaux affectés exclusivement au transport de marchandises ou de charbon.

3° Aucun hublot ne peut être établi dans les locaux affectés exclusivement au transport de marchandises ou de charbon.

4° Tous les hublots qui sont inaccessibles pendant le voyage doivent être munis de tapes métalliques efficaces et le hublot ainsi que la tape doivent être tenus fermés pendant la navigation.

5° Aucun hublot à ventilation automatique ne peut être établi dans la muraille du navire au-dessous de la ligne de surimmersion.

6° Les prises d'eau et décharges dans la muraille doivent être disposées de façon à empêcher toute introduction accidentelle d'eau dans le navire.

7° Le nombre des dalots, tuyaux de décharge et autres dispositifs similaires comportant une ouverture dans la muraille, doit être réduit au minimum, soit en utilisant chaque orifice de décharge pour le plus grand nombre possible d'installations, soit de toute autre manière satisfaisante.

8° Les décharges à la coque, dont l'orifice intérieur se trouve au-dessous de la ligne de surimmersion, doivent être munies de dispositifs efficaces et accessibles empêchant l'eau de s'introduire dans le navire. On peut employer soit une soupape manœuvrable à distance, soit deux soupapes ordinaires dont l'une est toujours accessible ; les organes de manœuvre à distance et les soupapes ordinaires ne sont considérés comme accessibles que s'ils se trouvent au-dessus du pont visé au paragraphe 1 a) du présent article.

9° Les coupées, portes de chargement et sabords à charbon ne peuvent en aucun cas être établis au-dessous de la flottaison en charge ; ils ne sont pas autorisés, même vers les extrémités du navire, dans un local au-dessous de l'entrepont le plus bas pour la région centrale duquel ils sont admis.

10° Les coupées, portes de chargement et sabords à charbon situés au-dessous de la ligne de surimmersion doivent être efficacement fermés et assujettis avant l'appareillage ; ils doivent rester fermés pendant la navigation.

11° Les orifices intérieurs des déversoirs à escarbilles, saletés, etc., ne sont pas admis au-dessous du pont visé au paragraphe 1 a) du présent article ; ils peuvent l'être au-dessus de ce pont s'ils sont pourvus de couvercles installés à la satisfaction de l'administration. Ces couvercles doivent être étanches s'ils sont établis au-dessous de la ligne de surimmersion ; ils doivent être disposés de manière que des corps étrangers ne puissent faire obstacle à leur fermeture. Cette fermeture doit présenter au moins les mêmes commodités et les mêmes garanties que les fermetures des portes étanches et des hublots.

#### ARTICLE XVII.

##### *Construction et épreuves des portes étanches, hublots, etc.*

1° Les dispositifs adoptés ainsi que les matériaux utilisés pour la construction des portes étanches, hublots, coupées, sabords à charbon, portes de chargement, soupapes, tuyaux, déversoirs à escarbilles et à saletés doivent répondre aux exigences de l'administration.

2° Les portes étanches doivent être soumises à un essai hydrostatique sous une pression égale à la pression qui est réglementaire pour la partie correspondante de la cloison. Cet essai doit être fait soit avant, soit après mise en place de la porte à bord, mais en tout cas avant l'entrée en service du navire.

#### ARTICLE XVIII.

##### *Construction des ponts étanches, tambours, etc. — Épreuves initiales.*

1° Les ponts étanches, tambours et conduits de ventilation doivent présenter une résistance égale à celle des parties avoisinantes des cloisons étanches. Les procédés employés pour assurer l'étanchéité de ces éléments, ainsi que les dispositifs adoptés pour les ouvertures qui y sont pratiquées, doivent répondre aux exigences de l'administration. Lorsqu'il est fait usage d'obturateurs étanches pour ces ouvertures, ils doivent être mis en place avant l'appareillage et rester fermés pendant la navigation.

2° Les ponts étanches et les tambours doivent être soumis à une épreuve d'étanchéité à la lance après leur construction ; l'essai des ponts peut être effectué en les couvrant d'eau. Les conduits de ventilation et les tambours étanches doivent s'élever au moins jusqu'au niveau de la ligne de surimmersion.

3° Aucune modification ne peut être apportée dans la structure d'un pont étanche, d'un tambour ou d'un conduit de ventilation, postérieurement à l'inspection, sans autorisation de l'administration.

## ARTICLE XIX.

*Manœuvres et inspections périodiques des portes étanches, etc.*

Dans tout navire défini à l'article 2 de la Convention, il doit être procédé périodiquement, en cours de navigation, à des exercices de manœuvre des organes de fermeture étanche des portes, hublots, dalots, soupapes, déversoirs à escarbilles et à saletés. Un exercice complet doit avoir lieu avant l'appareillage, un deuxième à la mer, le plus tôt possible, et d'autres ensuite pendant la navigation, à raison d'un au moins par semaine; toutefois, les portes dont la manœuvre comporte l'emploi d'une énergie mécanique et les portes à charnières des cloisons transversales principales doivent être manœuvrées quotidiennement, lorsqu'elles sont utilisées à la mer.

Les portes étanches, y compris les mécanismes et les indicateurs qui s'y rapportent, ainsi que les soupapes dont la fermeture est nécessaire pour assurer l'étanchéité d'un compartiment doivent être périodiquement inspectées pendant la navigation, à raison d'une fois au moins par semaine.

## ARTICLE XX.

*Mentions au journal de bord.*

Dans tout navire défini à l'article 2 de la Convention, les portes à charnières, panneaux démontables, hublots, coupées, portes de chargement, sabords à charbon et autres ouvertures, qui doivent rester fermés pendant la navigation, en application des règles précédentes, doivent être fermés avant l'appareillage; mention doit être faite au journal de bord des heures auxquelles tous ces organes auront été fermés, et des heures auxquelles auront été ouverts ceux dont le présent règlement permet l'ouverture.

Mention de tous les exercices et de toutes les inspections prescrits par l'article XIX ci-dessus doit être faite au journal de bord; toute défectuosité constatée y est explicitement notée.

## ARTICLE XXI.

*Double-fond.*

1° Les navires dont la longueur est au moins égale à 61 mètres (équivalant à 200 pieds anglais) et inférieure à 76 mètres (équivalant à 249 pieds anglais) doivent être pourvus d'un double-fond allant au moins de l'avant de la tranche des machines jusqu'à la cloison du coqueron avant ou aussi près que possible pratiquement de cette cloison.

2° Les navires dont la longueur est au moins égale à 76 mètres (équivalant à 249 pieds anglais) et inférieure à 91<sup>m</sup>50 (équivalant à 300 pieds

anglais) doivent être pourvus de doubles-fonds au moins en dehors de la tranche des machines. Ces doubles-fonds doivent aller à l'avant et à l'arrière jusqu'aux cloisons des coquerons ou aussi près que possible pratiquement de ces cloisons.

3° Les navires dont la longueur est égale ou supérieure à 91<sup>m</sup>30 (équivalant à 300 pieds anglais) doivent être pourvus au milieu d'un double-fond s'étendant entre les cloisons des coquerons ou s'approchant autant que possible pratiquement de ces cloisons.

4° Le double-fond des navires dont la longueur dépasse 91<sup>m</sup>30 (équivalant à 300 pieds anglais) doit se prolonger latéralement vers la muraille de manière à protéger les bouchains.

5° Dans les navires dont la longueur est supérieure à 213 mètres (équivalant à 699 pieds anglais) le double-fond doit s'élever en abord au-dessus du dessus de quille à une hauteur au moins égale au dixième de la largeur au fort ; cette disposition doit s'étendre sur la moitié au moins de la longueur du navire au milieu, ainsi que sur l'avant jusqu'à la cloison du coqueron.

6° Les puisards établis dans le double-fond pour recevoir les aspirations des pompes ne doivent pas avoir une profondeur supérieure à la moitié de la hauteur du double-fond à l'endroit considéré. Des puisards s'étendant jusqu'à la coque peuvent être admis à l'extrémité arrière des tunnels des navires à hélice.

## ARTICLE XXII.

### *Marche arrière.*

La puissance de marche arrière doit être suffisante pour assurer au navire des aptitudes de manœuvre convenables en toutes circonstances.

## ARTICLE XXIII.

### *Appareil à gouverner auxiliaire.*

Les navires doivent être munis d'un appareil à gouverner auxiliaire, qui peut être d'une puissance inférieure à celle de l'appareil principal ; il n'est pas exigé que cet appareil auxiliaire soit actionné par la vapeur ou toute autre énergie mécanique.

## ARTICLE XXIV.

### *Inspections initiales et subséquentes des navires.*

Pour tout navire défini à l'article 2 de la Convention, il doit être procédé au moins aux opérations de contrôle suivantes, définies à l'article XXV ci-après :

- a) Une inspection préalable à la mise en service;

b) Des inspections périodiques, à raison d'une dans le courant de chaque année;

c) Des inspections supplémentaires occasionnelles.

#### ARTICLE XXV.

Les inspections visées dans l'article précédent doivent s'effectuer dans les conditions suivantes :

a) *L'inspection préalable à la mise en service* comporte un examen complet de la coque, des appareils mécaniques et des appareils, notamment une visite à sec de la carène ainsi qu'une visite extérieure et intérieure des chaudières.

Cette inspection doit permettre de se rendre compte que le navire répond complètement, aux points de vue des dispositions générales, des matériaux et échantillons de la coque, des chaudières et de leurs accessoires, des machines principales et auxiliaires, des engins de sauvetage et des autres appareils, aux prescriptions de la présente Convention ainsi qu'aux exigences des règlements de détail édictés par le Gouvernement de l'État contractant dont il dépend, pour les navires affectés au service auquel le navire est destiné. L'inspection doit également permettre de se rendre compte que le navire et ses appareils sont d'une exécution satisfaisante à tous égards.

b) *Une inspection périodique* comporte un examen d'ensemble de la coque, des chaudières, de la machinerie et des appareils, notamment une visite à sec de la carène. Cette inspection doit permettre de se rendre compte que le navire est, au point de vue de la coque, des chaudières et accessoires, et des machines principales et auxiliaires ainsi que des engins de sauvetage et autres appareils, dans un état satisfaisant et approprié au service auquel il est destiné, et qu'il répond en outre aux prescriptions de la présente Convention et aux exigences des règlements de détail édictés en conséquence par le Gouvernement de l'État dont relève le navire.

c) *Une inspection générale ou partielle*, suivant le cas, doit être faite chaque fois qu'il se produit un accident ou qu'il se révèle un défaut affectant soit la sécurité du navire, soit l'intégrité ou l'efficacité des engins de sauvetage ou des autres appareils; il en est de même chaque fois que le navire a subi une réparation ou que des parties importantes en ont été renouvelées. L'inspection doit permettre de se rendre compte que les réparations nécessaires ou les renouvellements ont été effectués dans de bonnes conditions, que les matériaux utilisés, ainsi que les procédés d'exécution employés, donnent toute satisfaction, et que le navire répond à tous égards aux prescriptions de la présente Convention et aux exigences des règlements de détail édictés en conséquence par le Gouvernement de l'État dont relève le navire.

## ARTICLE XXVI.

Les règlements de détail, visés à l'article XXV qui précède, fixent notamment la pression d'épreuve des essais hydrostatiques ainsi que les intervalles admissibles entre deux essais consécutifs, applicables aux chaudières principales et auxiliaires, leurs accessoires, tuyautages de vapeur, réservoirs à haute pression, réservoirs à combustible liquide pour moteurs à combustion interne.

Les chaudières principales et auxiliaires, leurs accessoires, les réservoirs divers et les tuyautages de vapeur de plus de 102 millimètres (4 pouces anglais) de diamètre, doivent subir avec succès une épreuve hydrostatique avant leur mise en service et, en outre, des épreuves périodiques.

En ce qui concerne les chaudières, l'épreuve initiale et les épreuves subséquentes ont lieu dans les conditions suivantes :

La pression effective d'épreuve doit être au moins égale à une fois et demie la pression effective de régime; toutefois, il n'est pas exigé que la surpression dépasse 5 kilogrammes par centimètre carré. Si la pression de l'épreuve initiale ne dépasse pas de plus de 5 kilogrammes par centimètre carré la pression de régime, l'intervalle de temps maximum, admissible entre deux essais consécutifs, est de deux années; cet intervalle peut être plus long lorsque la pression de l'épreuve initiale dépasse la limite précédente; en aucun cas, toutefois, cet intervalle ne doit dépasser six années, et ce délai extrême n'est applicable que si la pression de l'essai initial atteint une valeur double de la pression de régime.

## ENGINS DE SAUVETAGE ET MESURES CONTRE L'INCENDIE.

## ARTICLE XXVII.

*Types réglementaires d'embarcations.*

Les types réglementaires d'embarcations sont classés comme suit :

Catégories.	Section.	Type.
1 (Bordé entièrement rigide.)	A	Ouverte. Flotteurs intérieurs exclusivement.
	B	Ouverte. Flotteurs intérieurs et extérieurs.
	C	Ponton. Pont surélevé en abord; fargues fixes étanches.
2 (Bordé partiellement repliable.)	A	Ouverte. Partie supérieure du bordé repliable.
	B	Ponton. Pont surélevé en abord; fargues repliables étanches.
	C	Ponton. Pont continu; fargues repliables étanches.

Les embarcations à moteur peuvent être admises, si elles satisfont aux conditions requises pour la première catégorie, mais seulement jusqu'à concurrence d'un nombre limité, qui sera déterminé par chaque Gouvernement dans ses règlements particuliers.

On ne pourra approuver d'embarcation si le type présenté n'a pas une flottabilité assurée sans aucun ajustement préalable d'une des parties principales de la coque, et une capacité cubique au moins égale à 3<sup>m</sup>3.500 (équivalant à 125 pieds cubes anglais).

#### ARTICLE XXVIII.

##### Embarcations de la première catégorie.

Les conditions auxquelles doivent satisfaire les types réglementaires d'embarcations de la première catégorie sont les suivantes :

##### *1A. Embarcations ouvertes avec flotteurs intérieurs exclusivement.*

La flottabilité d'une embarcation en bois de ce type doit être assurée par des caissons à air étanches ayant un volume total au moins égal au dixième de la capacité cubique de l'embarcation.

La flottabilité d'une embarcation métallique de ce type ne doit pas être inférieure à celle exigée ci-dessus pour l'embarcation en bois de même capacité cubique; le volume des caissons à air étanches doit être établi en conséquence.

##### *1B. Embarcations ouvertes avec flotteurs intérieurs et extérieurs.*

La flottabilité intérieure d'une embarcation en bois de ce type doit être assurée par des caissons à air étanches ayant un volume total au moins égal à sept et demi pour cent de la capacité cubique de l'embarcation.

Les flotteurs extérieurs peuvent être constitués par du liège ou par toute autre matière au moins équivalente. Ne sont pas admis les flotteurs dont le remplissage est constitué par du jonc, du liège en copeaux ou en grains, ou par toutes autres substances à l'état de déchets et sans cohésion propre, non plus que les flotteurs nécessitant une insufflation d'air.

Lorsque les flotteurs sont en liège, leur volume, pour une embarcation en bois, ne doit pas être inférieur aux trente-trois millièmes de la capacité cubique de l'embarcation; s'ils sont en une autre matière que le liège, leur volume et leur installation doivent être tels que la flottabilité et la stabilité de l'embarcation ne soient pas inférieures à celles d'une embarcation similaire pourvue de flotteurs en liège.

La flottabilité d'une embarcation métallique ne doit pas être inférieure à celle exigée ci-dessus pour l'embarcation en bois de même capacité cubique; le volume des caissons et celui des flotteurs extérieurs doivent être établis en conséquence.

1c. *Embarcations-pontons comportant un pont surélevé en abord, ainsi que des fargues fixes étanches, et dans lesquelles les personnes ne sont pas logées sous un pont.*

La partie non surélevée du pont d'une embarcation de ce type doit présenter une surface non inférieure à trente pour cent de la surface totale du pont. Cette partie non surélevée doit être, au-dessus de la flottaison en charge, d'une hauteur au moins égale en tous points à un demi pour cent de la longueur de l'embarcation; cette limite est portée à un et un demi pour cent en ce qui concerne les extrémités.

Le franc-bord d'une embarcation de ce type doit être tel qu'il lui assure une réserve de flottabilité au moins égale à trente-cinq pour cent.

#### ARTICLE 29.

##### Embarcations de la deuxième catégorie.

Les conditions auxquelles doivent satisfaire les types réglementaires d'embarcations de la deuxième catégorie sont les suivantes :

2A. *Embarcations ouvertes ayant la partie supérieure du bordé repliable.*

Une embarcation de ce type doit comporter à la fois des caissons à air étanches et des flotteurs extérieurs. Leur volume, pour chacune des personnes que l'embarcation est apte à recevoir, doit être au moins égal aux valeurs suivantes :

	Décimètres cubes.	Pieds cubes anglais.
Caissons étanches. . . . .	43	1.5
Flotteurs extérieurs (s'ils sont en liège) . . . . .	6	0.2

Le franc-bord minimum des embarcations de ce type est fixé suivant leur longueur; il se mesure à mi-longueur de l'embarcation, et verticalement sur les flancs, depuis le sommet de la partie fixe de ceux-ci jusqu'à la flottaison en charge.

Le franc-bord en eau douce ne doit pas être inférieur aux chiffres ci-après :

Longueur de l'embarcation.		Franc-bord minimum.	
Mètres.	Équivalent, en pieds anglais, à	Millimètres.	Équivalent, en pouces anglais, à
7,90	26	200	8
8,50	28	225	9
9,15	30	250	10

Le franc-bord des embarcations de longueurs intermédiaires s'obtiendra par interpolation.

*2B. Embarcations-pontons comportant un pont surélevé en abord et des fargues repliables.*

Toutes les conditions imposées aux embarcations type 1c sont applicables aux embarcations de ce type, qui n'en diffèrent que par les fargues.

*2c. Embarcations-pontons comportant un pont continu ainsi que des fargues repliables, et dans lesquelles les personnes ne sont pas logées sous un pont.*

Le franc-bord minimum des embarcations de ce type est indépendant de leur longueur et fixé uniquement d'après leur creux; les mesures sont prises à mi-longueur de l'embarcation, et verticalement, depuis le sommet du pont en abord jusqu'au-dessous du galbord pour le creux et jusqu'à la flottaison en charge pour le franc-bord.

Le franc-bord en eau douce ne doit pas être inférieur aux chiffres ci-après, qui sont applicables sans corrections aux embarcations dont la tonture moyenne est égale aux trois centièmes de leur longueur :

Creux de l'embarcation.		Franc-bord minimum.	
Millimètres.	Équivalent, en pouces anglais, à	Millimètres.	Équivalent, en pouces anglais, à
310	12	70	2 $\frac{3}{4}$
460	18	95	3 $\frac{3}{4}$
610	24	130	5 $\frac{1}{8}$
760	30	165	6 $\frac{1}{2}$

Le franc-bord des embarcations de creux intermédiaires s'obtient par interpolation.

Si la tonture est moindre que la tonture normale définie précédemment, le franc-bord minimum s'obtient en ajoutant aux chiffres du tableau la septième partie de la différence entre la tonture normale et la moyenne des tontures réelles à l'étrave et à l'étambot; une tonture supérieure à la tonture normale, ou le bouge du pont, n'autorisent aucune réduction du franc-bord.

ARTICLE XXX.

*Embarcations à moteur.*

Pour les embarcations à moteur admises à bord des navires, le volume des flotteurs intérieurs et, le cas échéant, extérieurs doit être établi en

tenant compte de la différence entre le poids du moteur avec ses accessoires, et le poids des personnes que l'embarcation serait apte à recevoir en supplément, si le volume occupé par le moteur et ses accessoires était rendu disponible.

#### ARTICLE XXXI.

##### *Embarcations-pontons. — Évacuation de l'eau.*

Toutes les embarcations-pontons doivent être pourvues de dispositifs efficaces assurant l'évacuation rapide de l'eau du pont.

Les orifices établis à cet effet doivent être tels que l'eau ne puisse pénétrer dans l'embarcation par cette voie quand ils sont submergés par intermittences; leur nombre et leurs dimensions doivent faire l'objet d'une détermination expérimentale pour chaque type d'embarcation.

Pour cet essai, l'embarcation-ponton sera chargée d'un poids de fer égal à celui de son chargement réglementaire en personnes et en équipement.

Dans le cas d'une embarcation de 8<sup>m</sup>50 (équivalant à 28 pieds anglais) de longueur, deux tonnes d'eau doivent être évacuées du pont en un temps non supérieur aux durées ci-après :

Type 1 c . . . . .	60 secondes.
» 2 B . . . . .	60 »
» 2 c . . . . .	20 »

Dans le cas d'une embarcation de longueur autre que 8<sup>m</sup>50 (équivalant à 28 pieds anglais), le poids d'eau à évacuer dans le même temps sera, pour chaque type, fixé proportionnellement à la longueur.

#### ARTICLE XXXII.

##### *Construction des embarcations.*

Les embarcations de sauvetage ouvertes de la première catégorie (types 1 A et 1 B) doivent avoir une tonture moyenne au moins égale aux quatre centièmes de leur longueur.

Les caissons à air des embarcations ouvertes de la première catégorie doivent être placés en abord; il peut être également établi des caissons aux extrémités de l'embarcation, mais non pas dans le fond.

Les embarcations-pontons peuvent être construites en bois ou en métal. Celles qui sont en bois auront un double bordé avec tissu interposé; celles qui sont métalliques seront divisées en compartiments étanches pourvus chacun d'un moyen d'accès.

Toutes les embarcations doivent être disposées pour recevoir un aviron de queue.

## ARTICLE XXXIII.

*Pontons-radeaux.*

Un type de ponton-radeau ne peut être approuvé s'il ne satisfait aux conditions suivantes :

1° Être utilisable sur les deux faces, et pourvu sur chacune d'elles de fargues en bois, toile ou toute autre matière convenable; ces fargues peuvent être repliables;

2° Être de dimensions, de solidité et de poids tels qu'il puisse être manié sans recourir à des engins mécaniques, et qu'il puisse être, le cas échéant, jeté à la mer du pont même du navire;

3° Être muni de caissons à air, ou de flotteurs équivalents, à raison de quatre-vingt-cinq décimètres cubes (équivalant à 3 pieds cubes anglais) au moins pour chacune des personnes qu'il est apte à recevoir;

4° Comporter un pont dont la surface ne soit pas inférieure à trois mille sept cent vingt centimètres carrés (équivalant à 4 pieds carrés anglais) pour chacune des personnes qu'il est apte à recevoir; la hauteur de plateforme, au-dessus de la flottaison en charge, ne doit pas être inférieure à quinze centimètres (équivalant à 6 pouces anglais);

5° Avoir les caissons à air ou les flotteurs équivalents disposés le plus possible en abord.

## ARTICLE XXXIV.

*Capacité des embarcations et des pontons-radeaux.*

1° Le nombre de personnes qu'une embarcation ou un ponton-radeau de l'un des types réglementaires est apte à recevoir est égal au plus grand entier contenu dans le quotient de la capacité en mètres (ou pieds) cubes, ou de la surface en mètres (ou pieds) carrés de l'embarcation ou du radeau, par le chiffre réglementaire de capacité unitaire, ou de surface unitaire suivant le cas, qui est défini ci-après pour chaque type.

2° La capacité cubique d'une embarcation caractérisée par sa surface sera réputée égale au produit de 0,283 par le nombre de personnes qu'elle est reconnue apte à recevoir.

3° Les valeurs réglementaires des capacités et surfaces unitaires sont les suivantes :

Capacités unitaires.	En mètres cubes.	Équivalent, en pieds cubes anglais, à
Embarcations ouvertes, type 1 A . . .	0,283	10
Id. id. id. 1 B . . .	0,255	9

Surfaces unitaires.	En mètres carrés.	Équivalent, en pieds carrés anglais, à
Embarcations ouvertes, type 2 A . . . . .	0,325	3 1/2
Id. -pontons, id. 2 c . . . . .		
Id. id. id. 4 c . . . . .	0,302	3 1/4
Id. id. id. 2 B . . . . .		

4° Le Gouvernement de chaque Haute Partie contractante a la faculté d'accepter, au lieu du chiffre 0,302 (3 1/4), un chiffre plus faible, si un essai lui a fait reconnaître que le nombre de places assises dans l'embarcation-ponton en question est plus élevé que celui qui résulte de l'application de ce chiffre; toutefois, la valeur adoptée, en remplacement de 0,302 (3 1/4), ne peut être inférieure à 0,279 (3).

Le Gouvernement qui aura usé de cette faculté devra communiquer aux Gouvernements des autres Parties contractantes le compte rendu de l'essai effectué accompagné des plans de l'embarcation-ponton en question.

#### ARTICLE XXXV.

##### *Limites de la capacité.*

On ne pourra jamais inscrire sur les embarcations-pontons et pontons-radeaux un nombre de personnes supérieur à celui obtenu par les méthodes indiquées au présent règlement.

Ce nombre maximum doit être réduit :

1° Lorsqu'il est supérieur au nombre des sièges convenables; ce nombre étant déterminé de telle façon que les personnes assises ne gênent en rien le maniement des avirons.

2° Lorsque, dans le cas d'embarcations autres que celles des deux premières sections de la première catégorie, le franc-bord en pleine charge est inférieur aux francs-bords indiqués respectivement pour les divers types.

Dans ce cas, le nombre dont il s'agit devra être réduit dans toute la mesure nécessaire pour que le franc-bord en pleine charge soit au moins égal aux susdits francs-bords réglementaires.

Dans les embarcations des types 1c et 2B, la partie surélevée du pont en abord peut être considérée comme offrant des places assises.

#### ARTICLE XXXVI.

##### *Emplacement et poids des personnes.*

Dans les expériences ayant pour but d'évaluer le nombre de personnes

qu'une embarcation ou qu'un ponton-radeau est apte à recevoir, chaque unité correspond à une personne adulte, munie d'un gilet de sauvetage.

Dans les vérifications du franc-bord les embarcations-pontons seront chargées d'un poids de soixante-quinze kilogrammes (165 livres) au moins pour chaque personne adulte que l'embarcation-ponton est reconnue apte à recevoir.

D'une façon générale, deux enfants âgés de moins de douze ans sont comptés pour une personne.

#### ARTICLE XXXVII.

##### *Capacité cubique des embarcations ouvertes de la première catégorie.*

1° La capacité cubique des embarcations ouvertes type 1A et 1B doit être déterminée par la règle de Stirling (Simpson), ou par toute autre méthode donnant une précision du même ordre. La capacité d'une embarcation à arrière carré doit être estimée comme si l'embarcation était à arrière pointu.

2° A titre d'indication, la capacité, en mètres (ou pieds anglais) cubes, d'une embarcation, calculée à l'aide de la règle de Stirling, peut être considérée comme donnée par la formule :

$$\text{Capacité} = \frac{l}{12} \times (4A + 2B + 4C)$$

$l$  désigne la *longueur* de l'embarcation mesurée en mètres (ou pieds anglais) à l'intérieur du bordé en bois ou tôle, de l'étrave à l'étambot; dans le cas d'une embarcation à arrière carré, la longueur doit être mesurée jusqu'à la face intérieure du tableau.

$A$ ,  $B$ ,  $C$  désignent respectivement les *aires des sections transversales*, milieu avant, milieu et milieu arrière, qui correspondent aux trois points obtenus en divisant  $l$  en quatre parties égales. (Les aires correspondant aux deux extrémités de l'embarcation sont considérées comme négligeables.)

Les aires  $A$ ,  $B$ ,  $C$  doivent être considérées comme données en mètres (ou en pieds anglais) carrés par l'application successive, à chacune des trois sections transversales, de la formule suivante :

$$\text{Aire} = \frac{h}{12} \times (a + 4b + 2c + 4d + e).$$

$h$  désigne le *creux* mesuré en mètres (ou en pieds anglais), à l'intérieur du bordé en bois ou tôle, depuis la quille jusqu'au niveau du plat-bord ou, le cas échéant, jusqu'à un niveau inférieur déterminé comme il est dit ci-après.

$a$ ,  $b$ ,  $c$ ,  $d$ ,  $e$  désignent les *largeurs* horizontales de l'embarcation mesurées en mètres (ou en pieds anglais) aux deux points extrêmes du creux ainsi qu'aux trois points obtenus en divisant  $h$  en quatre parties égales ( $a$  et  $e$  correspondent aux deux points extrêmes et  $c$  au milieu de  $h$ ).

3° Si la tonture du plat-bord, mesurée en deux points situés au quart de la longueur à partir des extrémités, dépasse un centième de la longueur de l'embarcation, le creux à employer pour le calcul de la section transversale correspondante *A* ou *C* doit être pris au plus égal au creux au milieu, augmenté du centième de la longueur de l'embarcation.

4° Si le creux de l'embarcation au milieu dépasse les quarante-cinq centièmes de la largeur, le creux à employer pour le calcul de la section transversale milieu *B* doit être pris égal à ce dernier chiffre, et le creux à employer pour le calcul des sections transversales *A* et *C* situées aux quarts avant et arrière s'en déduisent par une majoration égale au centième de la longueur de l'embarcation, sans pouvoir dépasser toutefois les creux réels en ces points.

5° Si le creux de l'embarcation est supérieur à cent vingt-deux centimètres (équivalant à 4 pieds anglais), le nombre de personnes que l'application des règles conduit à admettre sera réduit dans la proportion de cette limite au creux réel, jusqu'à ce qu'une expérience à flot avec à bord ledit nombre de personnes, toutes munies de leurs gilets de sauvetage, ait permis d'arrêter définitivement ce nombre.

6° Chaque Administration doit fixer par des formules convenables une limitation du nombre des personnes dans les embarcations à extrémités très fines et dans celles qui présentent des formes très pleines.

7° Chaque Administration conserve le droit d'attribuer à une embarcation une capacité égale au produit par 0,6 des trois dimensions, s'il est reconnu que ce mode de calcul ne donne pas un résultat approché par excès; les dimensions s'entendent alors mesurées dans les conditions suivantes :

*Longueur* : Hors bordé, entre intersections de celui-ci avec l'étrave et l'étambot; dans le cas d'une embarcation à arrière carré, jusqu'à la face extérieure du tableau ;

*Largeur* : Hors bordé, au fort de la section milieu ;

*Creux* : Au milieu, à l'intérieur du bordé, depuis la quille jusqu'au niveau du plat-bord. Mais le creux à faire intervenir dans le calcul de la capacité cubique ne peut, en aucun cas, dépasser les quarante-cinq centièmes de la largeur.

Dans tous les cas, l'armateur est en droit d'exiger que le cubage de l'embarcation soit effectué exactement.

8° La capacité cubique d'une embarcation à moteur se déduit de la capacité brute en retranchant de celle-ci un volume égal à celui occupé par le moteur et ses accessoires.

#### ARTICLE XXXVIII.

##### *Surface des embarcations-pontons et des embarcations ouvertes de la deuxième catégorie.*

1° La surface du pont d'une embarcation-ponton types 1c, 2B, ou 2c, doit être déterminée comme il est dit ci-après, ou par toute autre méthode

donnant une précision du même ordre; la même règle est applicable à la détermination de la surface comprise à l'intérieur du bordé rigide d'une embarcation type 2A.

2° A titre d'indication, la surface, en mètres (ou en pieds anglais) carrés d'une embarcation peut être considérée comme donnée par la formule :

$$\text{Surface} = \frac{l}{12} \times (2a + 1,5b + 4c + 1,5d + 2e).$$

*l* désigne la *longueur*, mesurée en mètres (ou en pieds anglais), hors bordé entre intersections de celui-ci avec l'étrave et l'étambot.

*a, b, c, d, e* désignent les *largeurs horizontales*, mesurées en mètres (ou en pieds anglais), hors bordé aux points obtenus en divisant *l* en quatre parties égales et en marquant les milieux des quarts extrêmes (*a* et *e* correspondent aux subdivisions extrêmes, *c* au milieu de la longueur, *b* et *d* aux points intermédiaires).

#### ARTICLE XXXIX.

##### *Inscriptions sur les embarcations et les pontons-radeaux.*

Les dimensions de l'embarcation, ainsi que le nombre de personnes que l'embarcation est reconnue apte à recevoir, seront inscrits sur l'embarcation en caractères indélébiles et faciles à lire. Ces inscriptions devront être spécialement approuvées par les fonctionnaires préposés à la visite du navire.

L'inscription du nombre de personnes sur les pontons-radeaux sera faite dans les mêmes conditions.

#### ARTICLE XL.

##### *Équipement des embarcations et des pontons-radeaux.*

1° L'équipement normal de toute embarcation comprend :

*a*) Un nombre suffisant d'avirons pour la nage en pointe, plus deux avirons de rechange; un jeu et demi de dames de nage ou de tolets; une gaffe;

*b*) Deux tampons pour chaque nable (il n'est pas exigé de tampons pour les nables munis de soupapes automatiques convenables); une écope; un seau en fer galvanisé;

*c*) Un gouvernail muni d'une barre franche ou à tire-veilles;

*d*) Deux hachettes;

*e*) Un fanal garni;

*f*) Un ou plusieurs mâts, avec une voile solide au moins, et le gréement correspondant (cette obligation n'est pas applicable aux embarcations de sauvetage à moteur);

*g*) Un compas convenable.

Les embarcations-pontons doivent être pourvues d'au moins deux pompes de cale, mais n'auront pas de nables.

Quand un navire défini à l'article 2 de la Convention transporte des passagers dans l'Atlantique Nord, on n'est pas tenu, s'il est pourvu d'une installation radio-télégraphique, de munir toutes les embarcations de compas, de mâts et de voiles.

2° L'équipement normal de tout ponton-radeau approuvé comprend :

- a) Quatre avirons;
- b) Cinq tolets;
- c) Une fusée de bouée lumineuse automatique.

3° L'équipement de toute embarcation et de tout ponton-radeau comprend, en outre :

- a) Une filière extérieure en guirlande;
- b) Une ancre flottante;
- c) Une bosse;
- d) Un récipient contenant : cinq litres (équivalant à 1 gallon anglais) d'huile végétale ou animale; le récipient sera disposé de façon à permettre de répandre aisément l'huile sur l'eau et construit de manière à pouvoir être amarré à l'ancre flottante;
- e) Un récipient étanche contenant des vivres à raison de un kilogramme (équivalant à 2 livres anglaises) par personne;
- f) Un récipient étanche contenant de l'eau douce à raison de un litre (équivalant à 1 quart anglais) par personne;
- g) Quelques feux rouges à allumage automatique et une boîte étanche contenant des allumettes.

## ARTICLE XII.

### *Bossoirs.*

Chaque jeu de bossoirs doit être muni d'une embarcation de la première catégorie. Toutefois, on devra crocher sous bossoirs un nombre d'embarcations ouvertes de la première catégorie qui ne pourra être inférieur au minimum déterminé par le tableau ci-après.

Dans le cas où il ne serait pas pratiquement possible ou raisonnable de placer à bord d'un navire le nombre minimum réglementaire de jeux de bossoirs, le Gouvernement dont relève le navire pourra autoriser l'installation d'un nombre moindre de jeux de bossoirs, sans que toutefois ce nombre puisse jamais être inférieur au nombre minimum réglementaire d'embarcations ouvertes de la première catégorie.

Si les personnes présentes à bord trouvent place en majeure partie dans des embarcations de longueur supérieure à 15 mètres (équivalant à 50 pieds anglais), une nouvelle réduction du nombre des jeux de bossoirs pourra être consentie à titre exceptionnel, si l'Administration qualifiée a reconnu que les dispositions prises sont à tous égards satisfaisantes.

Dans tous les cas où une réduction du nombre minimum réglementaire de jeux de bossoirs ou autres dispositifs équivalents aura été approuvée, l'armateur du navire en cause sera tenu de fournir la preuve, par une expérience faite en présence d'un expert désigné par le Gouvernement, que toutes les embarcations peuvent être effectivement mises à l'eau dans un temps minimum.

Les conditions de cette expérience sont les suivantes :

1° Le navire doit être droit et en eau calme;

2° Le temps est le temps requis à partir de l'instant où l'on commence l'enlèvement des étuis et capots ou toute autre opération nécessaire pour préparer les embarcations à être mises à l'eau, jusqu'au moment où la dernière embarcation ou le dernier radeau est à flot;

3° Le nombre d'hommes employés pour toute la manœuvre ne doit pas dépasser le nombre total des canotiers embarqués en service normal;

4° Chaque embarcation doit, lorsqu'elle est amenée, avoir au moins deux hommes à bord et contenir son équipement réglementaire au complet.

Le temps accordé pour la mise à l'eau de toutes les embarcations sera fixé par une formule dont la détermination est laissée aux soins du Gouvernement de chaque Haute Partie contractante, à charge pour lui de communiquer sa décision aux Gouvernements des autres Parties contractantes.

#### ARTICLE XLII.

##### *Embarcations et pontons-radeaux complémentaires.*

Si les embarcations de sauvetage crochées sous bossoirs n'offrent pas assez de places pour recevoir toutes les personnes présentes à bord d'un navire, on installera sur ce navire des embarcations additionnelles de l'un des types réglementaires.

Cet appoint devra porter la capacité totale des embarcations du navire au moins à la plus grande des deux valeurs suivantes :

a) Capacité minimum exigée par le présent règlement;

b) Capacité suffisante pour recevoir soixante-quinze pour cent des personnes à bord.

Le complément de places nécessaires sera assuré dans des embarcations réglementaires ou des pontons-radeaux d'un type approuvé.

#### ARTICLE XLIII.

*Nombre minimum de bossoirs et d'embarcations ouvertes de la première catégorie. — Capacité limite des embarcations.*

Le tableau ci-après indique, suivant la longueur du navire :

A) *Le nombre minimum de jeux de bossoirs à prévoir et qui doivent être*

munis chacun d'une embarcation de la première catégorie, conformément au titre VI, Engins de Sauvetage, article 47 de la Convention et à l'article XLI ci-dessus;

B) *Le nombre minimum total d'embarcations ouvertes de la première catégorie* qui doivent être crochées sous bossoirs, conformément au même article XLI ci-dessus;

C) *La capacité minimum exigée pour l'ensemble des embarcations sous bossoirs et des embarcations complémentaires, conformément à l'article XLII ci-dessus.*

Longueur enregistrée du navire.		(A) Nombre minimum de jeux de bossoirs.	(B) Nombre minimum d'embarca- tions ouvertes de la première catégorie.	(C) Capacité minimum exigée des embarcations de sauvetage.	
En mètres.	Équivalent, en pieds anglais, à			Mètres cubes.	Équivalent, en pieds cubes anglais, à
31 et au-dessous de 37	100 et au-dessous de 120	2	2	28	980
37 idem 43	120 idem 140	2	2	35	1.220
43 idem 49	140 idem 160	2	2	44	1.550
49 idem 53	160 idem 175	3	3	53	1.880
53 idem 58	175 idem 190	3	3	68	2.390
58 idem 63	190 idem 205	4	4	78	2.740
63 idem 67	205 idem 220	4	4	94	3.330
67 idem 70	220 idem 230	5	4	110	3.900
70 idem 75	230 idem 245	5	4	129	4.560
75 idem 78	245 idem 255	6	5	144	5.100
78 idem 82	255 idem 270	6	5	160	5.640
82 idem 87	270 idem 285	7	5	175	6.190
87 idem 91	285 idem 300	7	5	196	6.930
91 idem 96	300 idem 315	8	6	214	7.550
96 idem 101	315 idem 330	8	6	235	8.290
101 idem 107	330 idem 350	9	7	255	9.000
107 idem 113	350 idem 370	9	7	273	9.630
113 idem 119	370 idem 390	10	7	301	10.650
119 idem 125	390 idem 410	10	7	331	11.700
125 idem 133	410 idem 435	12	9	370	13.060
133 idem 140	435 idem 460	12	9	408	14.430
140 idem 149	460 idem 490	14	10	451	15.920
149 idem 159	490 idem 520	14	10	490	17.310
159 idem 168	520 idem 550	16	12	530	18.720
168 idem 177	550 idem 580	16	12	576	20.350
177 idem 186	580 idem 610	18	13	620	21.900

Longueur enregistrée du navire.		(A)	(B)	(C)	
		Nombre minimum de jeux de bossoirs.	Nombre minimum d'embarcations ouvertes de la première catégorie.	Capacité minimum exigée des embarcations de sauvetage.	
En mètres.	Équivalent, en pieds anglais, à			Mètres cubés.	Équivalent, en pieds cubés anglais, à
186 et au-dessous de 195	610 et au-dessous de 640	18	13	671	23.700
195 idem 204	640 idem 670	20	14	717	25.350
204 idem 213	670 idem 700	20	14	766	27.050
213 idem 223	700 idem 730	22	15	808	28.560
223 idem 232	730 idem 760	22	15	854	30.180
232 idem 241	760 idem 790	24	17	908	32.100
241 idem 250	790 idem 820	24	17	972	34.350
250 idem 261	820 idem 855	26	18	1.031	36.450
261 idem 271	855 idem 890	26	18	1.097	38.750
271 idem 282	890 idem 925	28	19	1.160	41.000
282 idem 293	925 idem 960	28	19	1.242	43.880
293 idem 303	960 idem 995	30	20	1.312	46.350
303 idem 314	995 idem 1.030	30	20	1.380	48.750

Lorsque la longueur d'un navire dépasse 314 mètres (équivalent à 1,030 pieds anglais), le Gouvernement dont il relève doit déterminer le nombre de jeux de bossoirs et d'embarcations ouvertes de la première catégorie que ledit navire devra recevoir. Copie de la décision sera donnée aux Gouvernements des autres Parties contractantes.

#### ARTICLE XLIV.

##### *Manœuvre des embarcations et radeaux.*

Sont admises pour la mise à l'eau d'embarcations de l'un et de l'autre bord, soit des installations permettant de faire passer des embarcations ou radeaux d'un bord sur l'autre, soit des rangées transversales d'embarcations non placées sous bossoirs ou de radeaux, soit toute autre installation reconnue aussi satisfaisante.

Les bossoirs et autres appareils, destinés à amener les embarcations, seront établis à hauteur d'un ou de plusieurs ponts, dans des positions telles que la manœuvre des embarcations puisse s'effectuer dans des conditions satisfaisantes; ils sont interdits à l'extrémité avant du navire et dans les régions où la proximité des propulseurs pourrait constituer un danger pour les embarcations lors de leur mise à l'eau.

On ne pourra installer des embarcations à hauteur de plusieurs ponts qu'à la condition de prendre toutes mesures en vue de prévenir les avaries que des embarcations causeraient à d'autres embarcations placées au-dessous d'elles.

Si plusieurs embarcations sont desservies par un même jeu de bossoirs, des précautions doivent être prises pour que les garants restent clairs lorsqu'on les embarque.

#### ARTICLE XLV.

##### *Gilets et bouées de sauvetage.*

1° Les conditions à remplir par un gilet de sauvetage sont les suivantes :

Être de matière et de construction approuvées;

Être capable de soutenir en eau douce, pendant vingt-quatre heures, sans couler, un poids de fer de 6 kilogrammes 800 (équivalant à 15 livres anglaises).

Sont prohibés les gilets dont la flottabilité est assurée au moyen de compartiments à air.

2° Les conditions à remplir par une bouée de sauvetage sont les suivantes :

Être, soit en liège massif, soit en toute autre matière équivalente ;

Être capable de soutenir en eau douce, pendant vingt-quatre heures, sans couler, un poids de fer d'au moins 14 kilogrammes (équivalant à 31 livres anglaises).

Sont prohibées les bouées dont le remplissage est constitué par du jonc, du liège en copeaux ou en grains, ou par toutes autres substances à l'état de déchets et sans cohésion propre, ainsi que les bouées dont la flottabilité est assurée au moyen de compartiments à air nécessitant une insufflation préalable.

3° Le nombre minimum de bouées, dont doivent être munis les navires, est fixé par le tableau suivant :

Longueur du navire.		Nombre minimum de bouées.
Mètres.	Équivalent, en pieds anglais, à	
Au-dessous de 122.	Au-dessous de 400.	12
122 et au-dessous de 183.	400 et au-dessous de 600.	18
183 et au-dessous de 244.	600 et au-dessous de 800.	24
244 et au-dessus.	800 et au-dessus.	30

4° Toutes les bouées seront pourvues de guirlandes solidement amarrées.

Il y aura une bouée au moins, de chaque bord, qui sera pourvue d'une ligne de sauvetage longue de 27<sup>m</sup>50 (15 brasses) au moins.

Le nombre des bouées lumineuses ne doit pas être inférieur à la moitié du nombre total des bouées de sauvetage et ne doit pas descendre au-dessous de six. Les fusées correspondantes doivent être automatiques, efficaces, et ne doivent pas s'éteindre dans l'eau; elles doivent être disposées au voisinage de leurs bouées, avec les organes de fixation nécessaires.

5° Toutes les bouées et tous les gilets de sauvetage doivent être installés à bord de façon à être à portée immédiate de toutes les personnes embarquées; leur position sera nettement indiquée de manière à être connue des intéressés.

Les bouées de sauvetage doivent pouvoir toujours être larguées instantanément et ne comporter aucun dispositif de fixation permanente.

#### ARTICLE XLVI.

##### *Tolérances applicables aux navires existants.*

Les tolérances admises pour les navires existants et prévues à l'article 52 de la Convention sont les suivantes :

a) Jusqu'au 1<sup>er</sup> janvier 1920, les embarcations et radeaux, admis par l'Administration de l'un des États contractants à bord d'un navire existant, pourront être acceptés respectivement au lieu des embarcations et des ponts-radeaux de sauvetage définis par la présente Convention.

b) Jusqu'au 1<sup>er</sup> janvier 1920, il ne sera pas exigé que les embarcations-pontons admis par application du paragraphe a) qui précède aient leur coque et leur pont à double bordé avec tissu interposé, ni qu'elles présentent le franc-bord minimum réglementaire.

c) Lorsque les navires auront plus de soixante-quinze mètres (équivalant à 245 pieds anglais) et moins de cent quarante mètres (équivalant à 460 pieds) de long, on pourra admettre, pour le nombre minimum de jeux de bossoirs, des valeurs égales aux chiffres de la colonne (B) du tableau de l'article XLIII ci-dessus, réduits d'une unité.

Lorsque les navires auront cent quarante mètres de long ou plus (équivalant à 460 pieds), la réduction pourra être d'une unité sur chaque bord.

Ces réductions ne seront accordées que si la mise à l'eau des embarcations est convenablement assurée.

d) Les dispositions des articles 42 et 49 de la Convention relatives à la mise à l'eau des embarcations de sauvetage ne seront pas applicables aux navires existants.

#### ARTICLE XLVII.

##### *Canotiers brevetés.*

Pour obtenir le brevet spécial de canotier prévu au Titre VI, Engins de sauvetage, article 54 de la Convention, le postulant doit justifier qu'il est

exercé dans la manœuvre complète de mise à l'eau des embarcations de sauvetage et dans le maniement des avirons; qu'il possède la connaissance et la pratique de la manœuvre des embarcations elles-mêmes; et qu'il est, en outre, capable de comprendre les ordres relatifs au service de ces divers engins et de répondre à ces ordres.

Il y aura pour chaque embarcation ou radeau un nombre de canotiers au moins égal à celui prévu par le tableau ci-dessous :

Si l'embarcation ou le radeau porte :	Le nombre minimum de canotiers brevetés doit être de :
Moins de 61 personnes. . . . .	3
De 61 à 85 id. . . . .	4
De 86 à 110 id. . . . .	5
De 111 à 160 id. . . . .	6
De 161 à 210 id. . . . .	7
Et ainsi de suite à raison de 1 canotier breveté supplémentaire par 50 personnes en plus.	

#### ARTICLE XLVIII.

##### *Personnel des embarcations.*

Un officier, maître ou marin, doit être chargé de chaque embarcation ou ponton-radeau, avoir la liste de son armement et s'assurer que les hommes placés sous ses ordres connaissent respectivement leurs postes et leurs fonctions.

A toute embarcation à moteur doit être affecté un homme sachant manœuvrer le moteur.

Un ou plusieurs officiers doivent être chargés de veiller à ce que les embarcations, pontons-radeaux et autres engins de sauvetage soient toujours prêts à être utilisés.

#### ARTICLE XLIX.

##### *Découverte et extinction de l'incendie.*

1° Un service permanent de rondes doit être organisé dans le but de découvrir promptement tout commencement d'incendie.

2° Tout navire doit disposer de pompes à incendie puissantes mues par la vapeur ou par toute autre énergie.

Ces pompes sont au nombre de deux pour les navires de moins de quatre mille tonnes et de trois pour les navires plus grands. Ces pompes doivent être assez puissantes pour débiter chacune une quantité d'eau suffisante par deux jets énergiques simultanés en un point quelconque du bâtiment.

Elles doivent être mises, avant l'appareillage, en état de fonctionner sans délai.

3° Les tuyautages d'incendie doivent permettre de diriger rapidement deux jets d'eau énergiques simultanés dans une région quelconque d'un entrepont habité dont les portes étanches et les portes incombustibles sont fermées.

Les manches à incendie et les tuyautages doivent être largement proportionnés et faits de matières convenables. Les raccords des tuyautages seront, dans chaque entrepont, installés de manière que les manches puissent s'y adapter facilement.

4° Dans tout espace occupé par le chargement, on doit pouvoir à la fois diriger deux jets d'eau énergiques et amener de la vapeur en quantité suffisante. L'adduction de vapeur n'est pas exigée sur les navires de moins de mille tonnes.

5° Des extincteurs d'incendie portatifs d'un type à fluide doivent être prévus en nombre convenable. Chaque compartiment de la tranche des machines doit en recevoir au moins deux.

Les Gouvernements des Hautes Parties contractantes pourront accepter d'autres types d'extincteurs, s'il est reconnu par un essai que les garanties présentées par ces extincteurs sont équivalentes à celles qui sont données par le type ci-dessus. Le Gouvernement qui aura accepté le type nouveau d'extincteur enverra aux Gouvernements des autres Parties contractantes une description de l'appareil et un compte rendu de l'essai.

6° Il doit y avoir à bord deux équipements composés chacun d'un casque respiratoire et d'un fanal de sûreté. Ils sont déposés en deux endroits différents.

7° Tous les engins destinés à combattre l'incendie doivent être soumis, au moins une fois chaque année, à une visite complète faite par un expert désigné par le Gouvernement.

#### ARTICLE L.

##### *Rôle d'appel.*

Le rôle d'appel fixe les devoirs des divers membres de l'équipage en ce qui concerne :

- a) La fermeture des portes étanches, vannes, etc.;
- b) L'équipement des embarcations et radeaux en général;
- c) La manœuvre complète de mise à l'eau des embarcations sous bossoirs;
- d) La préparation des autres embarcations et pontons-radeaux en général;
- e) Le rassemblement des passagers;
- f) L'extinction de l'incendie.

Le rôle d'appel fixe les fonctions que les agents du service général ont à remplir au regard des passagers en cas d'alarme. Ces fonctions comprennent notamment :

- a) L'alerte à donner aux passagers;

b) Le soin de leur faire revêtir et ajuster convenablement les gilets de sauvetage;

c) Leur rassemblement;

d) Le service d'ordre aux passages et aux échelles, et, d'une façon générale, tout ce qui concerne la circulation des passagers.

Le rôle d'appel prévoit les signaux spéciaux d'alerte pour l'appel de tout l'équipage aux postes d'embarcations ou d'incendie. Il doit, en outre, contenir une description sommaire de ces signaux.

#### ARTICLE LI.

##### *Appels et exercices d'embarcations et d'incendie.*

Il doit être fait, une fois au moins par quinzaine, au mouillage ou à la mer, des appels aux postes d'embarcations et d'incendie suivis d'exercices correspondants. Mention sera inscrite de ces exercices au journal de bord ou, le cas échéant, des raisons pour lesquelles ils n'auront pu être effectués.

Les exercices d'embarcations doivent se faire en employant à tour de rôle les différents groupes d'embarcations. Les inspections et exercices doivent être conduits de manière que l'équipage possède la connaissance et la pratique des fonctions qu'il a à remplir et que toutes les embarcations et tous les pontons-radeaux du navire, ainsi que leurs appareils, soient toujours prêts à être utilisés immédiatement.

#### CERTIFICATS DE SÉCURITÉ.

#### ARTICLE LII.

##### Modèle de certificat de sécurité.

(Timbre officiel.)

(Indication de la nationalité.)

### CERTIFICAT DE SÉCURITÉ

DÉLIVRÉ EN EXÉCUTION DES DISPOSITIONS DE LA

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

*Signée à Londres, le 20 janvier 1914.*

Nom du navire.	Code international de signaux.	Port d'attache.	Tonnage brut.

Nom(s).

Le(s) soussigné(s) ..... certifie(nt) :

I. Que le navire susmentionné a été dûment visité conformément aux dispositions de la Convention internationale susvisée;

II. Que la visite a permis de constater que les obligations imposées par ladite Convention étaient remplies en ce qui concerne :

1° La coque, le cloisonnement, les chaudières et les machines principales et auxiliaires :

Convention, article 17 et Règlement y annexé, article X.	(A remplir seulement à la demande de l'armateur.)	
Longeurs comparées.	En mètres.	Équivalent, en pieds anglais, à
1. Du navire porteur du certificat . . . . .	—	—
2. Du navire-type (colonne C du tableau de l'article VIII dudit Règlement) dont le facteur de cloisonnement a été employé pour le navire porteur du certificat . . . . .	—	—

2° Les embarcations et engins de sauvetage :

. . . . . Embarcations pouvant recevoir . . . . . personnes.
. . . . . Radeaux           »           »           »           »
. . . . . Bouées de sauvetage.
. . . . . Gilets de sauvetage.

3° L'installation radiotélégraphie :

	Imposé par les articles 33 et 34 de ladite Convention.	Réalisé.
Catégorie du navire . . . . .	..	..
Nombre de { télégraphistes de 1 <sup>re</sup> classe . . . . .	..	..
»       2 <sup>e</sup> »   . . . . .	..	..
écouteurs brevetés . . . . .	—	..

III. Que, sous tous les autres rapports, le navire répond aux exigences de ladite Convention, pour autant que ces exigences s'y appliquent.

Le présent certificat est délivré sous la responsabilité du Gouvernement  
..... pour valoir jusqu'au.....

Le(s) soussigné(s) déclare(nt) être dûment commissionné(s) aux fins des présentes par ledit Gouvernement.

Délivré à....., le .....

En foi de quoi les Plénipotentiaires ont signé ci-après :

Fait à Londres, le 20 janvier 1914.

VON KOERNER.

SEELIGER.

SCHÜTT.

RIESS.

PAGEL.

SCHRADER.

BEHM.

G. FRANCKENSTEIN.

SCHRECKENTHAL.

DUNAY.

E.-A. PIERRARD.

CH. LE JEUNE.

LOUIS FRANCK.

EMIL KROGH.

V. TOPSØE-JENSEN.

RAFAEL BAUSA.

JOSHUA W. ALEXANDER.

JAS. HAMILTON LEWIS.

EUGÈNE T. CHAMBERLAIN.

ELLSWORTH P. BERTHOLF.

WASHINGTON LEE CAPPS.

GEORGE F. COPPER.

HOMER L. FERGUSON.

ALFRED GILBERT SMITH.

WM. H. G. BULLARD.

GEO. UHLER.

**GUERNIER.**

**MERSEY.**

**ERNEST G. MOGGRIDGE.**

**A. DENNY.**

**NORMAN HILL.**

**J. H. BILES.**

**H. ACTON BLAKE.**

**ALFRED H. F. YOUNG.**

**C. HIPWOOD.**

**W. DAVID ARCHER.**

**R. MUIRHEAD COLLINS.**

**ALEXANDER JOHNSTON.**

**THOS. MACKENZIE.**

**CARLO BRUNO.**

**VITTORIO RIPA DI MEANA.**

**GUSTAVO TOSTI.**

*Ad referendum*

**HARALD PEDERSEN.**

**J. BRUIN.**

**JENS EVANG.**

**J. V. WIERDSMA.**

**H. S. J. MAAS.**

**A. D. MULLER.**

**WILMINK.**

**J. W. G. COOPS.**

**N. DE ETTER.**

**C. O. OLSON.**

**NILS GUSTAF NILSSON.**

## PROTOCOLE FINAL

---

Au moment de procéder à la signature de la Convention pour la sauvegarde de la vie humaine en mer conclue à la date de ce jour, les Plénipotentiaires soussignés sont convenus de ce qui suit :

### I.

Les voyages visés à l'article 2 de la présente Convention comprennent ceux qui s'effectuent d'un port situé dans une colonie, une possession ou un protectorat où la Convention est en vigueur vers un port situé en dehors de ce pays, et inversement.

### II.

En ce qui concerne la ratification de la présente Convention, un délai spécial est accordé au Gouvernement danois, qui aura le droit de la ratifier jusqu'au 1<sup>er</sup> avril 1915.

### III.

La présente Convention ne s'appliquera pas aux navires enregistrés ou immatriculés dans une colonie, possession ou un protectorat où la Convention n'est pas en vigueur.

En foi de quoi les Plénipotentiaires ont dressé le présent protocole final, qui aura la même force et la même valeur que si ses dispositions étaient insérées dans le texte même de la Convention à laquelle il se rapporte, et ils l'ont signé en un exemplaire, qui restera déposé aux archives du Gouvernement britannique et dont une copie sera remise à chaque partie.

Fait à Londres le 20 janvier 1914.

VON KOERNER.

SEELIGER.

SCHÜTT.

RIESS.

PAGEL.

SCHRADER.

BEHM.

G. FRANCKENSTEIN.  
SCHRECKENTAL.  
DUNAY.

E. A. PIERRARD.  
CH. LE JEUNE.  
LOUIS FRANCK.

EMIL KROGH.  
V. TOPSÖE-JENSEN.

RAFAEL BAUSÀ.

JOSHUA W. ALEXANDER.  
JAS. HAMILTON LEWIS.  
EUGÈNE T. CHAMBERLAIN.  
ELLSWORTH P. BERTHOLF.  
WASHINGTON LEE CAPPS.  
GEORGE F. COOPER.  
HOMER L. FERGUSON.  
ALFRED GILBERT SMITH.  
WM. H. G. BULLARD.  
GEO. UHLER.

GUERNIER.

MERSEY.  
ERNEST G. MOGGRIDGE.  
A. DENNY.  
NORMAN HILL.  
J. H. BILES.  
H. ACTON BLAKE.  
ALFRED H. F. YOUNG.  
C. HIPWOOD.  
W. DAVID ARCHER.

R. MUIRHEAD COLLINS.

ALEXANDER JOHNSTON.

THOS. MACKENZIE.

CARLO BRUNO.  
VITTORIO RIPA DI MEANA.  
GUSTAVO TOSTI.

*Ad referendum* }  
HARALD PEDERSEN.  
J. BRUHN.  
JENS EVANG.

J. V. WIERDSMA.

H. S. J. MAAS.

A. D. MULLER.

WILMINK.

J. W. G. COOPS.

N. DE ETTER.

C. O. OLSEN.

NILS GUSTAF NILSSON.

La Conférence émet le vœu que :

**En ce qui concerne la sécurité de la navigation :**

1.

Il soit recommandé au Gouvernement des États-Unis et aux directeurs de la Compagnie du Canal de Suez de publier à Colon, à Panama et à Suez, au moyen d'avis donnés de quatre en quatre heures, la pression barométrique avec les corrections nécessaires pour la température et la hauteur au-dessus du niveau de la mer.

2.

L'attention des Gouvernements qui ont adopté les règles établies en vue de prévenir les collisions en mer soit attirée sur la nécessité de les réviser, et en particulier en ce qui concerne :

1. Les feux des voiliers;
2. Les signaux destinés à indiquer la direction d'un navire par brouillard;
3. Les règles relatives aux navires de guerre naviguant sans feux;
4. La navigation à proximité de navires de guerre;
5. Les règles relatives aux sous-marins;
6. L'adaptation des feux et des signaux phoniques aux dimensions et à la vitesse des navires modernes.

3.

Les administrations intéressées continuent à tenir la main à ce que la puissance des feux et des signaux phoniques, employés à bord des navires, répondent entièrement aux exigences du règlement international ayant pour objet de prévenir les abordages en mer.

4.

A raison de la diversité des pratiques et des opinions en cours dans les divers pays, la question de l'adoption d'un système uniforme de commandements à la barre soit étudiée en même temps que la réforme du règlement international ayant pour objet de prévenir les abordages en mer.

5.

Dans les parages où la brume est fréquente, tous les bateaux-feux extérieurs, mouillés en des points importants, soient munis de cloches sous-marines.

## 6.

Tout navire défini à l'article 2 de la présente Convention, lorsqu'il est de grande dimension, soit muni de projecteurs en vue de sauvetages et d'autres cas urgents.

## 7.

Il ne soit pas remis de jumelles aux hommes de vigie.

## 8.

L'on généralise, pour les officiers et hommes de vigie, les épreuves en usage en vue de s'assurer de l'acuité de leur vision et de leur faculté de percevoir les couleurs.

## 9.

La question de savoir si les signaux de ports et de marée peuvent être rendus uniformes soit prise en considération par les divers Gouvernements.

## 10.

Les Gouvernements des Hautes Parties contractantes envisagent la question d'intervenir auprès des compagnies de navigation et des armateurs, pour obtenir que les navires, qui effectuent la traversée de l'Atlantique Nord, ne passent pas sur les bancs de Terre-Neuve pendant la période active de la pêche.

## 11.

Les services internationaux visés aux articles 6 et 7 de la Convention soient, si possible, établis en temps utile pour fonctionner dans les saisons 1914 et 1915.

## 12.

La Conférence internationale au sujet du franc-bord dont le Gouvernement britannique se propose de provoquer la réunion, aussitôt que seront achevées les études préparatoires nécessaires, traite également, si possible, des chargements de bois en pontées.

**En ce qui concerne la radiotélégraphie :**

## 13.

Les Gouvernements des États contractants fassent les diligences nécessaires auprès de la Commission météorologique internationale pour que

celle-ci envisage l'augmentation du nombre des stations pouvant envoyer des avis météorologiques aux navires en mer, en donnant à ces stations la position la mieux appropriée.

14.

Suivant les vœux de la Conférence internationale de l'Heure tenue à Paris en 1912 :

1. Il soit organisé un service météorologique de radiotélégraphie s'accordant avec les dispositions de l'article 45 du Règlement annexé à la Convention radiotélégraphique de Londres ;

2. Les navires à voile et à vapeur faisant des voyages de long cours soient pourvus d'une installation leur permettant la réception des signaux horaires et météorologiques.

15.

L'attention des Gouvernements des États contractants soit attirée sur l'intérêt qu'il y aurait à ce qu'ils fissent leurs efforts pour réduire les délais de mise en service prévus par l'article 38 de la présente Convention pour l'installation des appareils radiotélégraphiques et le recrutement des télégraphistes pour les navires de la première et de la deuxième catégories, ainsi que ceux prévus par le même article pour l'installation desdits appareils, le recrutement des télégraphistes et l'établissement d'une écoute permanente à bord des navires de la deuxième et troisième catégories.

En ce qui concerne les engins de sauvetage :

16.

L'attention de chacun des Gouvernements des États contractants soit attirée sur l'intérêt qu'il y aurait à assurer le plus tôt possible l'application des mesures indiquées dans la Convention au sujet de la manœuvre et des exercices d'embarcation et des exercices d'incendie, ainsi que des mesures propres à prévenir, à découvrir et à éteindre les incendies.

En foi de quoi les Plénipotentiaires ont décidé que les vœux ci-dessus émis seraient annexés au Protocole final afin qu'il y fût fait tel droit que de raison.

Fait à Londres, le 20 janvier 1914.

VON KOERNER.

SEELIGER.

SCHÜTT.

RIESS.

PAGEL.

SCHRADER.

BEHM.

G. FRANCKENSTEIN.  
SCHRECKENTHAL.  
DUNAY.

E. A. PIERRARD.  
CH. LE JEUNE.  
LOUIS FRANCK.

EMIL KROGH.  
V. TOPSÖE-JENSEN.

RAFAEL BAUSA.

JOSHUA W. ALEXANDER.  
JAS. HAMILTON LEWIS.  
EUGÈNE T. CHAMBERLAIN.  
ELLSWORTH P. BERTHOLF.  
WASHINGTON LEE CAPPS.  
GEORGE F. COOPER.  
HOMER L. FERGUSON.  
ALFRED GILBERT SMITH.  
WM. H. G. BULLARD.  
GEO UHLER.

GUERNIER.

MERSEY.  
ERNEST G. MOGGRIDGE.  
A. DENNY.  
NORMAN HILL.  
J. H. BILES.  
H. ACTON BLAKE.  
ALFRED H. F. YOUNG.  
C. HIPWOOD.  
W. DAVID ARCHER.

R. MUIRHEAD COLLINS.

ALEXANDER JOHNSTON.

THOS. MACKENZIE.

CARLO BRUNO.  
VITTORIO RIPA DI MEANA.  
GUSTAVO TOSTI.

*Ad referendum* } **HARALD FEDERSEN.**  
**J. BRUHN.**  
**JENS EVANG.**

**J. V. WIERDSMA.**

**H. S. J. MAAS.**

**A. D. MULLER.**

**WILMINK.**

**J. W. G. COOPS.**

**N. DE ETTER.**

**C. O. OLSEN.**

**NILS GUSTAF NILSSON.**

