

D
0
0
0
3
5
0
8
9
6
7



UC SOUTHERN REGIONAL LIBRARY FACILITY



THE LIBRARY
OF
THE UNIVERSITY
OF CALIFORNIA
LOS ANGELES

UNIVERSITY of CALIFORNIA
AT
LOS ANGELES
LIBRARY

INTERNATIONAL CONFERENCE ON SAFETY OF LIFE AT SEA.

TEXT OF THE CONVENTION

FOR THE

SAFETY OF LIFE AT SEA.

SIGNED AT LONDON, JANUARY 20, 1914.

[WITH TRANSLATION.]

*Presented to both Houses of Parliament by Command of His Majesty.
February 1914.*

LONDON:

PRINTED UNDER THE AUTHORITY OF HIS MAJESTY'S STATIONERY OFFICE
BY HARRISON AND SONS, 45-47, ST. MARTIN'S LANE, W.C.,
PRINTERS IN ORDINARY TO HIS MAJESTY.

To be purchased, either directly or through any Bookseller, from
WYMAN AND SONS, LTD., 29, BREATHS BUILDINGS, FETTER LANE, E.C., and
28, ALINGDON STREET, S.W., and 54, ST. MARY STREET, CARDIFF; or
H.M. STATIONERY OFFICE (SCOTTISH BRANCH), 23, FORTH STREET, EDINBURGH; or
E. PONSONBY, LTD., 116, GRAFTON STREET, DUBLIN;
or from the Agencies in the British Colonies and Dependencies,
the United States of America, the Continent of Europe and Abroad of
T. FISHER UNWIN, LONDON, W.C.

1914

[Cd. 7246.] Price 1s. 6d.

GOVERNMENT PUBLICATIONS.

1. **Government Publications** (with the exceptions mentioned in paragraphs 2 to 6) can be bought, either directly or through any bookseller, from—

WYMAN AND SONS, LTD., 29, Breems Buildings, Fetter Lane, E.C., and 54, St. Mary Street, Cardiff; or
H.M. STATIONERY OFFICE (SCOTTISH BRANCH), 23, Forth Street, Edinburgh; or
E. PONSONBY, LTD., 116, Grafton Street, Dublin;
Or from the Agencies in the British Colonies and Dependencies, the United States of America,
the Continent of Europe and Abroad, of
T. FISHER UNWIN, London, W.C.

Booksellers and the accredited agents of Free Public Libraries are entitled to a discount of 25 per cent. from published prices.

2. **Hydrographical Publications of the Admiralty** are sold by—

J. D. POTTER, 145, Minories, London, E.C.

3. **Patent Office Publications** are sold at—

The Patent Office, 25, Southampton Buildings, Chancery Lane, London, W.C.

(N.B.—Classified Abridgments of Patent Specifications are sold also by Wyman and Sons, Ltd.)

4. **Ordnance Survey and Geological Survey Publications** can be purchased from—

The Director-General of the Ordnance Survey, Southampton; or

The Superintendent, Ordnance Survey, Dublin; or

Agents in most of the chief towns in the United Kingdom.

(N.B.—Small Scale Maps are, as a rule, procurable at Railway Bookstalls in England and Wales.)

5. The **Journal of the Board of Agriculture** is published monthly by the Board, at 4, Whitehall Place, London, S.W. Price 4d.

6. The **London Gazette** is published on Tuesday and Friday evenings by—
Wyman and Sons, Ltd. Price 1s.

The following is a list of some of the more important Parliamentary and Official Publications recently issued :—

DEBATES OF THE HOUSE OF LORDS AND HOUSE OF COMMONS in daily parts 3d. each, or in bound volumes at varying prices.

Statutes—

Public General Acts, Local and Personal Acts, 1913.
In separate Acts, at varying prices.

Public General, Session 1912-13. With Index, Tables, &c. 2s.

Index to Local and Personal Acts, 1801-1899. 10s.
Subsequent years may be purchased separately.

Second Revised Edition. 1235-1900. Vols. I. to XX. 7s. 6d. each.

Statutes in Force. Chronological Table and Index of 28th Edition. To the end of the Session 2 and 3 Geo. V. (1912-13). 2 vols. 10s. 6d.

Interregnum, 1642-1660. Acts and Ordinances of the.
In 3 vols. (not sold separately). 30s.

Acts of the Parliaments of Scotland, 1424 to 1707.
Revised Edition. 10s.

Statutory Rules and Orders other than those of a Local, Personal, or Temporary Character. With a List of Statutory Orders of a Local Character arranged in classes; an Appendix of certain Orders in Council, &c.; and an Index. Issued in 1890 to 1912. 10s. each.

Statutory Rules and Orders revised. Statutory Rules and Orders, other than those of a Local, Personal, or Temporary Character, in force on December 31, 1903. Vols. I. to XIII. 10s. each.

Statutory Rules and Orders in force on 31st December, 1912. Index to. 10s.

HISTORICAL MANUSCRIPTS. Reports of the Royal Commissioners. In course of issue.

STATISTICAL ABSTRACT FOR THE COLONIES FROM 1897 TO 1911. [Cd. 6533.] 1s. 10d.

DO. **FOREIGN COUNTRIES, 1900 to 1910-11.** [Cd. 6698.] 2s.

DO. **BRITISH EMPIRE, 1897-1911.** [Cd. 6622.] 1s. 3d.

DO. **BRITISH INDIA, 1901-2 to 1910-11.** [Cd. 6637.] 1s. 3d.

TUBERCULOSIS COMMITTEE. Final Report and Appendix. [Cd. 6641, 6654.] 1s. 10d.

TUBERCULOSIS, HUMAN AND ANIMAL. ROYAL COMMISSION. Report on Tuberculin Tests. [Cd. 6796.] 5s. 7d.

TROPICAL DISEASES RESEARCH FUND. Report of Advisory Committee, 1912. [Cd. 6669.] 2s. 3d.

NIGHT EMPLOYMENT IN FACTORIES OF MALE YOUNG PERSONS COMMITTEE. Report, Evidence, &c. [Cd. 6503, 6711.] 2s. 6½d.

COAL MINES. PROVISION FOR WASHING AND DRYING ACCOMMODATION IN. Report of Committee. [Cd. 6724.] 1s. 8d.

IMPORTS AND EXPORTS AT PRICES OF 1900. Tables, with Memorandum. [Cd. 6782.] 3½d.

PRIMARY EDUCATION, IRELAND, COMMITTEE. First Report, Evidence, and Appendices. [Cd. 6828, 6829.] 1s. 10½d.

REFORMATORY AND INDUSTRIAL SCHOOLS COMMITTEE. Report. [Cd. 6838.] 1s.

BOATS AND DAVITS COMMITTEE. Report (with plans). [Cd. 6846.] 2s. 5d.

FACTORIES AND WORKSHOPS. Report. 1912. [Cd. 6852.] 2s. 5d.

NATIONAL INSURANCE COMMITTEE. Report, with Evidence, &c., on the Supply of Medicines to Insured Persons. [Cd. 6853, 6854.] 1s. 6½d.

SCOTTISH LAND COURT. First Report. April-Dec. 1912. [Cd. 6864.] 1s. 2d.

EAST INDIA. STATE TECHNICAL SCHOLARSHIPS. Report of Committee, with Appendices. [Cd. 6867.] 1s. 5d.

CANADA. Report on Trade. 1912. [Cd. 6870.] 3d.

RURAL EDUCATION CONFERENCE. Manual Processes of Agriculture. 8th Report. [Cd. 6871.] 3d.

TRADE BOARDS ACT, 1909. Memoranda in reference to the Working of. H.C. 134. 3d.

FINANCE ACCOUNTS OF THE UNITED KINGDOM, 1912-13. H.C. 173. 5½d.

SELF-GOVERNING DOMINIONS. Report of the Colonial Office, 1912-13. [Cd. 6863.] 1s. 5d.

BOUNTIES AND SUBSIDIES IN RESPECT OF SHIPBUILDING, &c., IN FOREIGN COUNTRIES. [Cd. 6899.] 5d.

NATIONAL INSURANCE (HEALTH). Report for 1912-13. [Cd. 6907.] 2s. 9d.

INFANT AND CHILD MORTALITY. Report by the Medical Officer of the Local Government Board. [Cd. 6909.] 2s.

IRISH MILK SUPPLY. VICE-REGAL COMMISSION. Second Report, with Evidence and Appendices. [Cd. 6936, 6937.] 3s. 0½d.

SEWAGE DISPOSAL. ROYAL COMMISSION. Appendix to Eighth Report. [Cd. 6943.] 2s. 9d.

INDUSTRIAL AGREEMENTS INQUIRY. Report of Industrial Council, with Evidence and Appendices. [Cd. 6952, 6953.] 5s. 6½d.

COST OF LIVING OF THE WORKING CLASSES. Report on Rents, Retail Prices, and Rates of Wages. [Cd. 6955.] 4s. 11d.

NATIONAL INSURANCE (UNEMPLOYMENT). First Report, with Appendices. [Cd. 6965.] 9d.

POOR LAW ORDERS COMMITTEE. First Report. [Cd. 6968.] 9d.

TRADE OF THE UNITED KINGDOM. Annual Statement for 1912. Vol. II. [Cd. 6970.] 4s. 1d.

UNION OF SOUTH AFRICA. Report on Trade for 1912. [Cd. 7023.] 6d.

NEW ZEALAND. Report on Trade for 1912. [Cd. 7030.] 3d.

MOTOR TRAFFIC COMMITTEE. Report. H.C. 278. 4½d.

INTERNATIONAL CONFERENCE ON SAFETY
OF LIFE AT SEA.

TEXT OF THE CONVENTION

FOR THE

SAFETY OF LIFE AT SEA.

SIGNED AT LONDON, JANUARY 20, 1914.

[WITH TRANSLATION.]

*Presented to both Houses of Parliament by Command of His Majesty.
February 1914.*

LONDON :

PRINTED UNDER THE AUTHORITY OF HIS MAJESTY'S STATIONERY OFFICE
By HARRISON AND SONS, 45-47, ST. MARTIN'S LANE, W.C.,
PRINTERS IN ORDINARY TO HIS MAJESTY.

To be purchased, either directly or through any Bookseller, from
WYMAN AND SONS, LTD., 29, BREAMS BUILDINGS, FETTER LANE, E.C., and
28, ABINGDON STREET, S.W., and 54, ST. MARY STREET, CARDIFF; or
H.M. STATIONERY OFFICE (SCOTTISH BRANCH), 23, FORTH STREET, EDINBURGH; or
E. PONSONBY, LTD., 116, GRAFTON STREET, DUBLIN;
or from the Agencies in the British Colonies and Dependencies,
the United States of America, the Continent of Europe and Abroad of
T. FISHER UNWIN, LONDON, W.C.

1914

[Cd. 7246.] Price 1s. 6d.

109875

CONTENTS.

	French text. — Page.	English translation. — Page.
CONVENTION :—		
Preamble	1	65
Chapter I.—Safety of Life at Sea	3	67
Chapter II.—Ships to which this Convention applies	3	67
Chapter III.—Safety of Navigation	4	68
Chapter IV.—Construction	6	70
Chapter V.—Radiotelegraphy	9	73
Chapter VI.—Life-Saving Appliances and Fire Protection	12	75
Chapter VII.—Safety Certificates	16	79
Chapter VIII.—General	17	80
REGULATIONS :—		
Safety of Navigation	21	84
Construction	35	97
Life-Saving Appliances and Fire Protection	45	105
Model Safety Certificate	57	116
FINAL PROTOCOL	60	118
RECOMMENDATIONS OF THE CONFERENCE	62	120

AMERICAN MARITIME MUSEUM
WASHINGTON, D. C.

200
I 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 États-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 Bausá, Chef de la Commission navale espagnole à Londres.

Le Président des États-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. Bertholf, 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'Economie 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. Johannes 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 1^{er}.

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^{er} septembre 1916. Toutefois, la Haute Partie contractante qui usera de cette faculté restera tenue des dépenses de fonctionnement jusqu'au 1^{er} 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^{er} septembre ; de sorte que, pour être dégagée de ses obligations au 1^{er} septembre 1916, elle devra notifier son intention au plus tard le 1^{er} 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'elle 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 31. 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^{er} 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, eu 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 *criterium 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, &c.

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, &c.

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, &c., 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, &c., ainsi que de tous les exercices et inspections, dans la mesure spécifiée à l'Article XX du Règlement ci-annexé.

ARTICLE 27.

Double-Fonds.

Les conditions dans lesquelles un double-fonds doit être installé sur les navires de diverses longueurs et notamment, l'étendue minimum de ce double-fonds 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) à 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) à communiquer ces règlements à chacun des autres États contractants ;
- (3) à 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 criterium 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 criterium aussitôt que des résultats définitifs pourront être acquis. Ce criterium 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 radiotélégraphique.

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 cinquante 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 milles 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^{es} degrés de latitude nord et sud ;
3. Les navires à voile d'une construction primitive, tels que *dhows*, *jonques*, &c., 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 200 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 200 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 trans-atlantique 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 31 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 31 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 radiotélégraphique 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 11 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 radio-télégraphiques 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 catégorie.

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^{er} 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, &c.

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 Etats, 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 par 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^{er} 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, paragraphe 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^{er} 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.

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 1914. 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^{er} juillet 1915, 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.
EUGENE 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.

RÈGLEMENT.

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. Tendance 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 (<i>d d</i>) d'après le Code I.
Un chiffre	...	L'heure de l'observation (<i>T</i>) d'après le Code II.
Un chiffre	...	La nature des glaces observées (<i>I</i>) d'après le Code III.
Trois chiffres	...	La latitude de la glace observée (<i>p p p</i>) au dixième de degré (v. table ci-après).
Trois chiffres	...	La longitude de la glace observée (<i>p' p' p'</i>) au dixième de degré (v. 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	"	7	"	"	...	...	...	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.	Chif- fres.	Deuxième radio- télégramme.	Chif- fres.	Troisième radio- télégramme.	Chif- fres.	Quatrième radio- télégramme.	Chif- fres.
Date de l'observation	15	15	15	15	15	15	16	16
Heure de l'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 : 15634, 61447 : 15784, 64440 : 16214, 73402.

DEUXIÈME PARTIE.

RENSEIGNEMENTS MÉTÉOROLOGIQUES.

Pour envoyer des renseignements relatifs au temps, &c., 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 (BBBAA) 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 561.

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.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	55	61	67	73	79	85	91
„ 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
„ 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.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° 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, 761,2 mm. 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	10,0	50·0	50
-14,5	5·9	01	10,5	50·9	51
-14,0	6·8	02	11,0	51·8	52
-13,5	7·7	03	11,5	52·7	53
-13,0	8·6	04	12,0	53·6	54
-12,5	9·5	05	12,5	54·5	55
-12,0	10·4	06	13,0	55·4	56
-11,5	11·3	07	13,5	56·3	57
-11,0	12·2	08	14,0	57·2	58
-10,5	13·1	09	14,5	58·1	59
-10,0	14·0	10	15,0	59·0	60
-9,5	14·9	11	15,5	59·9	61
-9,0	15·8	12	16,0	60·8	62
-8,5	16·7	13	16,5	61·7	63
-8,0	17·6	14	17,0	62·6	64
-7,5	18·5	15	17,5	63·5	65
-7,0	19·4	16	18,0	64·4	66
-6,5	20·3	17	18,5	65·3	67
-6,0	21·2	18	19,0	66·2	68
-5,5	22·1	19	19,5	67·1	69
-5,0	23·0	20	20,0	68·0	70
-4,5	23·9	21	20,5	68·9	71
-4,0	24·8	22	21,0	69·8	72
-3,5	25·7	23	21,5	70·7	73
-3,0	26·6	24	22,0	71·6	74
-2,5	27·5	25	22,5	72·5	75
-2,0	28·4	26	23,0	73·4	76
-1,5	29·3	27	23,5	74·3	77
-1,0	30·2	28	24,0	75·2	78
-0,5	31·1	29	24,5	76·1	79
0,0	32·0	30	25,0	77·0	80
0,5	32·9	31	25,5	77·9	81
1,0	33·8	32	26,0	78·8	82
1,5	34·7	33	26,5	79·7	83
2,0	35·6	34	27,0	80·6	84
2,5	36·5	35	27,5	81·5	85
3,0	37·4	36	28,0	82·4	86
3,5	38·3	37	28,5	83·3	87
4,0	39·2	38	29,0	84·2	88
4,5	40·1	39	29,5	85·1	89
5,0	41·0	40	30,0	86·0	90
5,5	41·9	41	30,5	86·9	91
6,0	42·8	42	31,0	87·8	92
6,5	43·7	43	31,5	88·7	93
7,0	44·6	44	32,0	89·6	94
7,5	45·5	45	32,5	90·5	95
8,0	46·4	46	33,0	91·4	96
8,5	47·3	47	33,5	92·3	97
9,0	48·2	48	34,0	93·2	98
9,5	49·1	49	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 755,7 mm., avec la lecture faite à 5 heures du matin, soit 759,3 mm. On dit alors que la tendance barométrique est une chute de 3,6 mm. 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—0·05	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
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 :

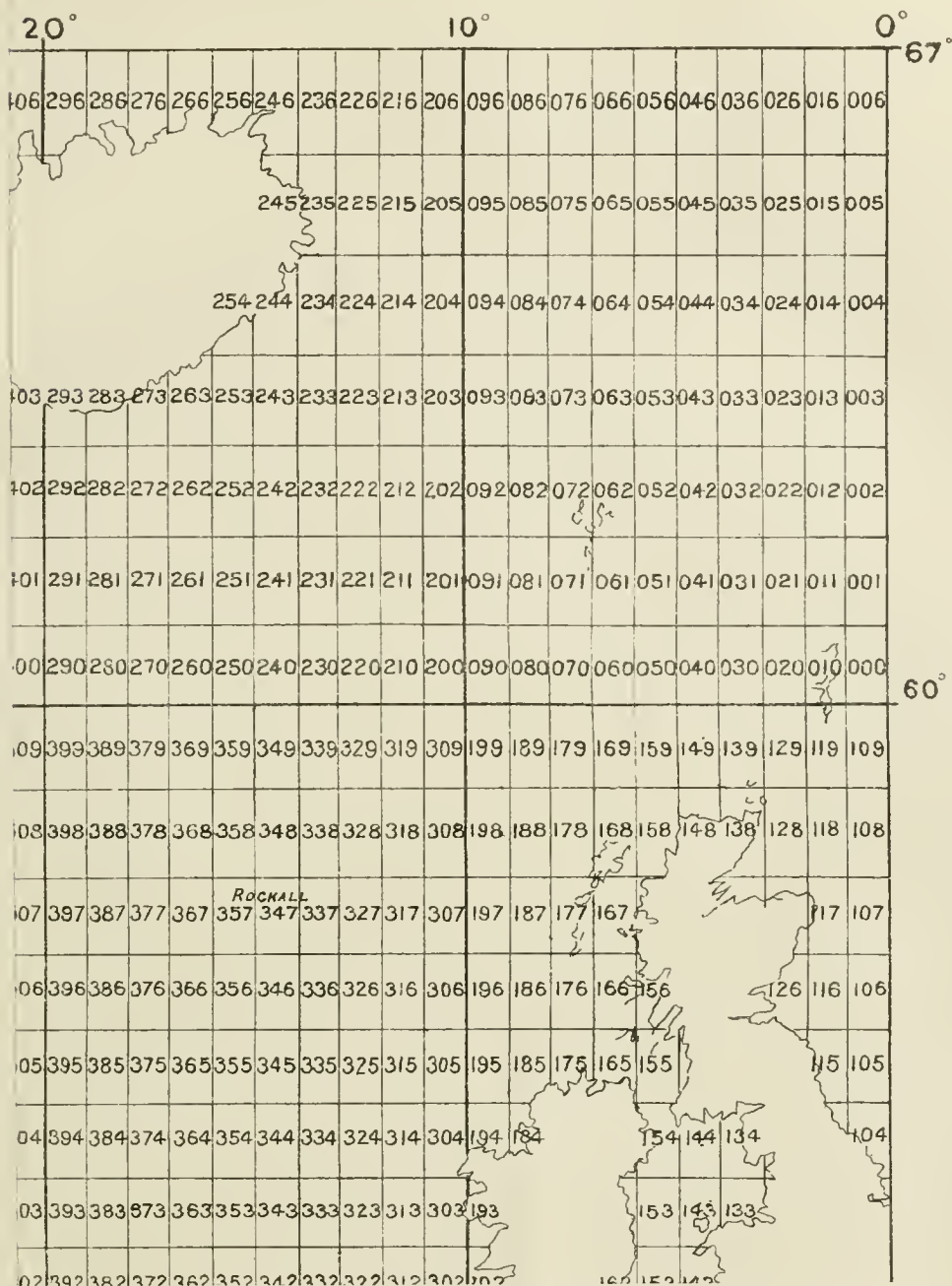
— 2,2° C. s'exprime par 522.
 + 1,0° C. „ 010.
 + 15,6° C. „ 156.

TABLE DE 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

PHIE SANS FIL.

l'instant de l'observation.



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.

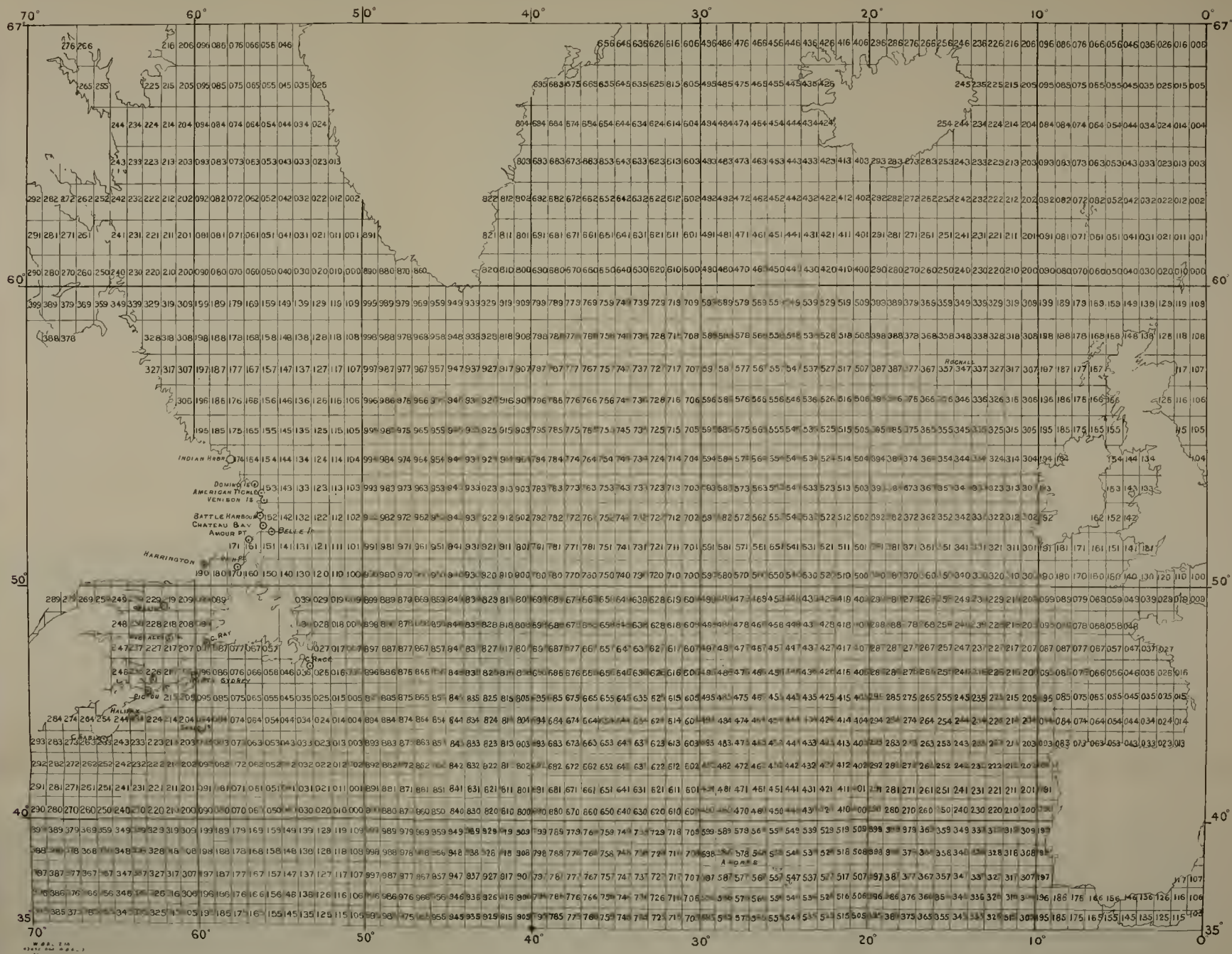


TABLE pour réduire les Minutes en Dixièmes de Degré.

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
51—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 miles par heure	82	S.S.E. 1 mile par heure	35
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	1,4° 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 par éclats de lumière longs ou brefs, soit par signaux phoniques (sirènes, cornes de brume, &c.) longs ou brefs, et, durant le jour, par pavillons à main.

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 (<i>ou</i> éclairent mal)	...	...	...	...	- - - -
Je n'ai plus d'erre ; vous pouvez me dépasser en prenant des précautions	...	...	...	...	- - - -
Stoppez (<i>ou</i> mettez en panne) ; j'ai une communication importante à vous faire	...	...	...	...	- - - -
Je suis désespéré ; communiquez avec moi	...	...	...	...	- - - -

2.—SIGNAUX GENERAUX.

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)	<div style="display: flex; align-items: center;"> <div style="margin-right: 10px;">{</div> <div style="text-align: center;"> I M I - - - - - W A - - - - - </div> <div style="margin-left: 10px;">}</div> </div> 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)	<div style="display: flex; align-items: center;"> <div style="margin-right: 10px;">{</div> <div style="text-align: center;"> I M I - - - - - A A - - - - - </div> <div style="margin-left: 10px;">}</div> </div>	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)	<div style="display: flex; align-items: center;"> <div style="margin-right: 10px;">{</div> <div style="text-align: center;"> I M I - - - - - A L L - - - - - </div> <div style="margin-left: 10px;">}</div> </div>	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 „ „
Austro-Hongrois	— — — — — — — —	C F „ „
Belge	— — — — — — — —	D C „ „
Brésilien	— — — — —	D E „ „
Britannique	— — — — —	F.
Bulgare	— — — — — — — —	D F en lettres séparées.
Chilien	— — — — — — — —	D G „ „
Chinois	— — — — — — — —	E C „ „
Colombien	— — — — — — — —	E D „ „
Danois	— — — — — — — —	E F „ „
Espagnol	— — — — — — — —	G C „ „
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 „ „
Norvégien	— — — — — — — —	M M en un groupe suivi de C.
Péruvien	— — — — — — — —	F D en lettres séparées.
Portugais	— — — — — — — —	F E
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 „ „
Vénézuélien	— — — — — — — —	G F „ „

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-fonds correspondant, est quatre-vingt 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-vingt 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-fonds.

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 spécifié 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 double-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 (Article 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 *criterium de service* ; ce criterium 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 envahissable 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 (équivalent à 10 pieds anglais).

(4.) Quand la longueur du navire est comprise entre 213 mètres (équivalent à 699 pieds anglais) et 251 mètres (équivalent 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 (équivalent 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 (équivalent 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 2,44 mètres (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 paragraphe (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.) à 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 abord, se trouve au moins à 2,13 mètres (7 pieds anglais) au-dessus de la flottaison 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 le 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 2,13 mètres (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, &c., 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 2,13 mètres (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 munis 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, &c., 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, &c.

(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, &c.—Epreuves 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, &c.

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-Fonds.

(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-fonds 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 91,50 mètres (équivalant à 300 pieds anglais) doivent être pourvus de double-fonds au moins en dehors de la tranche des machines. Ces double-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 91,50 mètres (équivalant à 300 pieds anglais) doivent être pourvus au milieu d'un double-fonds s'étendant entre les cloisons des coquerons ou s'approchant autant que possible pratiquement de ces cloisons.

(4.) Le double-fonds des navires dont la longueur dépasse 91,50 mètres (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-fonds 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-fonds pour recevoir les aspirations des pompes ne doivent pas avoir une profondeur supérieure à la moitié de la hauteur du double-fonds 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, 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 cent-deux 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 cinq kilogrammes par centimètre carré. Si la pression de l'épreuve initiale ne dépasse pas de plus de cinq 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 :

Catégorie.	Section.	Type.
1 (Bordé entièrement rigide)	A B C	Ouverte. Floteurs intérieurs exclusivement. Ouverte. Floteurs intérieurs et extérieurs. Ponton. Pont surélevé en abord ; fargues fixes étanches.
2 (Bordé partiellement repliable)	A B C	Ouverte. Partie supérieure du bordé repliable. Ponton. Pont surélevé en abord ; fargues repliables étanches. 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^{m3},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 :

1 A. *Embarcations ouvertes avec floteurs 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.

1 B. *Embarcations ouvertes avec floteurs 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 floteurs extérieurs peuvent être constitués par du liège ou par toute autre matière au moins équivalente. Ne sont pas admis les floteurs 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 floteurs nécessitant une insufflation d'air.

Lorsque les floteurs 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.

1 c. *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 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 XXIX.

EMBARCATIONS DE LA DEUXIÈME CATÉGORIE.

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

2 A. *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.

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

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

2 c. *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^m,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^m,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 (équivalent 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 (équivalent à 4 pieds carrés anglais) pour chacune des personnes qu'il est apte à recevoir ; la hauteur de plate-forme, au-dessus de la flottaison en charge, ne doit pas être inférieure à quinze centimètres (équivalent 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
„ „ „ 1 B ..	..	0,255	9

Surfaces unitaires.		En Mètres carrés.	Équivalent en Pieds carrés anglais à
Embarcations ouvertes, Type 2 A ..	.. }	0,325	$3\frac{1}{2}$
„ -pontons, „ 2 C }		
„ „ „ 1 C ..	.. }	0,302	$3\frac{1}{4}$
„ „ „ 2 B }		

4. Le Gouvernement de chaque Haute Partie contractante a la faculté d'accepter, au lieu du chiffre 0,302 ($3\frac{1}{4}$), 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 ($3\frac{1}{4}$), 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 1 C et 2 B, 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 1 A et 1 B 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 :

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

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 3 points obtenus en divisant l en 4 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 1 c, 2 B, ou 2 c, 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 2 A.

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 XLI.

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 la 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.)	(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 Cubes.	Équivalent, en pieds cubes anglais, à
31 et au-dessous de	37	100 et au-dessous de	120	2	2	28	980
37	43	120	140	2	2	35	1.220
43	49	140	160	2	2	44	1.550
49	53	160	175	3	3	53	1.880
53	58	175	190	3	3	68	2.390
58	63	190	205	4	4	78	2.740
63	67	205	220	4	4	94	3.330
67	70	220	230	5	4	110	3.900
70	75	230	245	5	4	129	4.560
75	78	245	255	6	5	144	5.100
78	82	255	270	6	5	160	5.640
82	87	270	285	7	5	175	6.190
87	91	285	300	7	5	196	6.930
91	96	300	315	8	6	214	7.550
96	101	315	330	8	6	235	8.290
101	107	330	350	9	7	255	9.000
107	113	350	370	9	7	273	9.630
113	119	370	390	10	7	301	10.650
119	125	390	410	10	7	331	11.700
125	133	410	435	12	9	370	13.060
133	140	435	460	12	9	408	14.430
140	149	460	490	14	10	451	15.920
149	159	490	520	14	10	490	17.310
159	168	520	550	16	12	530	18.720
168	177	550	580	16	12	576	20.350
177	186	580	610	18	13	620	21.900
186	195	610	640	18	13	671	23.700
195	204	640	670	20	14	717	25.350
204	213	670	700	20	14	766	27.050
213	223	700	730	22	15	808	28.560
223	232	730	760	22	15	854	30.180
232	241	760	790	24	17	908	32.100
241	250	790	820	24	17	972	34.350
250	261	820	855	26	18	1.031	36.450
261	271	855	890	26	18	1.097	38.750
271	282	890	925	28	19	1.160	41.000
282	293	925	960	28	19	1.242	43.880
293	303	960	995	30	20	1.312	46.350
303	314	995	1030	30	20	1.380	48.750

Lorsque la longueur d'un navire dépasse 314 mètres (équivalent à 1030 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 embraque.

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 ^m ..	Au-dessous de 400 ..	..	12
122 ^m et au-dessous de 183 ^m ..	400 et au-dessous de 600 ..	..	18
183 ^m et au-dessous de 244 ^m ..	600 et au-dessous de 800 ..	..	24
244 ^m 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^m,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^{er} 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 pontons-radeaux de sauvetage définis par la présente Convention.

(b.) Jusqu'au 1^{er} 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 „	4
„ 86 à 110 „	5
„ 111 à 160 „	6
„ 161 à 210 „	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, &c. ;
- (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 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.)	
Longueurs 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 radiotélégraphique :

—		Imposé par les Articles 33 et 34 de ladite Convention.	Réalisé.
Catégorie du navire ..	..	..	..
Nombre de	{ Télégraphistes de 1 ^{re} classe ..	..	..
	{ " " 2 ^e " ..	..	..
	{ 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. TOPSÖE-JENSEN.

RAFAEL BAUSÁ.

JOSHUA W. ALEXANDER
JAS. HAMILTON LEWIS.
EUGENE 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.

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^{er} 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.
SCHRECKENTHAL.
DUNAY.

E. A. PIERRARD.
CH. LE JEUNE.
LOUIS FRANCK.

EMIL KROGH.
V. TOPSØE-JENSEN.

RAFAEL BAUSÁ.

JOSHUA W. ALEXANDER.
JAS. HAMILTON LEWIS.
EUGENE 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 donnée 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 reviser, 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.

À 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 grandes dimensions, 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 de la 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 BAUSÁ.

JOSHUA W. ALEXANDER.
JAS. HAMILTON LEWIS.
EUGENE 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.

INTERNATIONAL CONVENTION

ON

SAFETY OF LIFE AT SEA.

CONVENTION.

PREAMBLE.

His Majesty the German Emperor, King of Prussia, in the name of the German Empire ; H.M. the Emperor of Austria, King of Bohemia, &c., and Apostolic King of Hungary ; H.M. the King of the Belgians ; H.M. the King of Denmark ; H.M. the King of Spain ; the President of the United States of America ; the President of the French Republic ; H.M. the King of the United Kingdom of Great Britain and Ireland and of the British Dominions beyond the Seas, Emperor of India ; H.M. the King of Italy ; H.M. the King of Norway ; H.M. the Queen of the Netherlands ; H.M. the Emperor of all the Russias ; H.M. the King of Sweden ;

Having recognised the desirability of determining by common agreement certain uniform rules with respect to the safety of life at sea, have decided to conclude a Convention to that end, and have appointed as their plenipotentiaries, that is to say :—

H.M. the EMPEROR OF GERMANY, KING OF PRUSSIA, in the name of the German Empire :—

His Excellency Dr. Von Koerner, Wirklicher Geheimer Rat, Director of the Commercial Section of the Imperial Foreign Office ;
Dr. Seeliger, Geheimer Legationsrat und vortragender Rat, at the Imperial Foreign Office ;
M. Schütt, Geheimer Regierungsrat und vortragender Rat, at the Imperial Ministry of the Interior ;
Dr. Riess, Geheimer Regierungsrat, Member of the Imperial Insurance Office ;
Professor Pagel, Director of the Germanischer Lloyd Classification Society ;
M. Schrader, Geheimer Ober Postrat und vortragender Rat, at the Imperial Post Office ;
Rear-Admiral Behm (retired), Director of the Deutsche Seewarte.

H.M. the EMPEROR OF AUSTRIA, KING OF BOHEMIA, &c., and APOSTOLIC KING OF HUNGARY :—

Baron Georges de Franckenstein, Councillor of Legation, Commercial Director of the Austro-Hungarian Embassy at London ;
M. Paul Schreckenthal, Doctor of Law, Secretary in the Austrian Ministry of Commerce ;
M. Ladislaus Dunay, Sektionsrat at the Royal Hungarian Maritime Administration at Fiume.

* This translation has been prepared at the Board of Trade for convenience of reference. It is, however, to be clearly understood that the French text is the only one which possesses any official authority.

H.M. the KING OF THE BELGIANS :—

- M. E. A. Pierrard, Director General of Marine at the Ministry of the Marine, Posts and Telegraphs ;
- M. Ch. Le Jenne, President of the International Maritime Committee ;
- M. L. Franck, Advocate, Member of the Chamber of Representatives, Vice-President of the International Maritime Committee.

H.M. the KING OF DENMARK :—

- M. A. H. M. Rasmussen, Director of Instruction of State Engineers ;
- M. Emil Krogh, Head of Department at the Ministry of Commerce and Navigation ;
- M. Höst, Director of the United Steam Ship Company, Ltd. ;
- M. V. Topsøe-Jensen, Assistant Head of Department and Secretary at the Ministry of Justice.

H.M. the KING OF SPAIN :—

- Captain Don Rafael Bausá, Chief of the Spanish Naval Commission in London.

The PRESIDENT of the UNITED STATES OF AMERICA :—

- Mr. J. W. Alexander, Member of the House of Representatives ;
- Mr. T. E. Burton, Member of the Senate ;
- Mr. J. Hamilton Lewis, Member of the Senate ;
- Mr. E. T. Chamberlain, Commissioner of Navigation ;
- Captain-Commandant E. P. Bertholf, of the Revenue Cutter Service ;
- Rear-Admiral Washington L. Capps, of the Naval Constructors ;
- Captain George F. Cooper, Naval Hydrographer ;
- Mr. Homer L. Ferguson, Managing Director of the Newport News Ship Building and Dry Dock Company ;
- Mr. Alfred Gilbert Smith, Vice-President of the New York and Cuba Mail Steamship Company ;
- Captain W. H. G. Bullard, Superintendent of the Naval Wireless Telegraphy Service ;
- Mr. George Uhler, Inspector General of Steamships.

The PRESIDENT OF THE FRENCH REPUBLIC :—

- M. Guernier, Professor of Political Economy at the University of Lille, Member of the Chamber of Deputies, Vice-President of the Marine Committee of the Chamber of Deputies, Vice-President of the Council of Maritime Navigation.

H.M. the KING OF THE UNITED KINGDOM OF GREAT BRITAIN AND IRELAND and of the British Dominions beyond the Seas, EMPEROR OF INDIA :—

- Lord Mersey, late President of the Admiralty Division of the High Court, and President of the Court of Enquiry on the loss of the steamship "Titanic" ;
- Mr. E. G. Moggridge, Assistant Secretary of the Board of Trade for the Marine Department ;
- Sir Archibald Denny, Bart., Chairman of the Departmental Committee on Bulkheads and Watertight Compartments ;
- Sir Norman Hill, Chairman of the Merchant Shipping Advisory Committee ;
- Sir John Biles, late Chairman of the Departmental Committee on Boats and Davits ;
- Captain Acton Blake, Deputy Master of Trinity House ;
- Captain A. H. F. Young, Professional Officer to the Marine Department of the Board of Trade ;
- Mr. C. Hipwood, of the Marine Department of the Board of Trade ;
- Mr. W. D. Archer, Principal Ship Surveyor to the Board of Trade.

For Australia :—

- Captain R. Muirhead Collins, Official Secretary of the Australian Commonwealth in London.

For Canada :—

- Mr. Alexander Johnston, Deputy Minister of Marine and Fisheries.

For New Zealand :—

- Mr. Thomas Mackenzie, High Commissioner of the Government of New Zealand in London.

H.M. THE KING OF ITALY :—

M. Carlo Bruno, Director-General of the Mercantile Marine at the Ministry of Marine ;
 Major-General Vittorio Ripa di Meana, of the Naval Constructors ;
 M. Gustavo Tosti, Doctor of Law, Consul-General.

H.M. THE KING OF NORWAY :—

M. Harald Pedersen, Director of the Mercantile Marine Office ;
 Dr. Johannes Bruhn, Director of the “ Norske Veritas ” Classification Society ;
 M. Jens Evang, Secretary in the Foreign Office.

H.M. THE QUEEN OF THE NETHERLANDS :—

M. J. V. Wierdsma, Chairman of the Committee of Directors of the Holland/America Company ;
 M. H. S. J. Maas, Consul-General for the Netherlands in London ;
 M. A. D. Muller, Inspector-General of Navigation ;
 M. J. Wilmink, Director of the Royal Hollandsche Lloyd ;
 M. J. W. G. Coops, Head of Department at the Ministry of Agriculture, Industry, and Commerce.

H.M. THE EMPEROR OF ALL THE RUSSIAS :—

M. N. de Etter, Councillor of the Russian Embassy in London.

H.M. THE KING OF SWEDEN :—

Vice-Admiral Olsen, late President General of the Naval Services ;
 M. N. G. Nilsson, Inspector of Life-Saving Appliances at the Ministry of Commerce.

Who, having been duly authorised to that effect, have drawn up by common consent the following Convention :—

CHAPTER I.—SAFETY OF LIFE AT SEA.

Article 1.

The High Contracting Parties undertake to give effect to the provisions of this Convention, for the purpose of securing safety of life at sea, to promulgate all regulations and to take all steps which may be necessary to give the Convention full and complete effect.

The provisions of this Convention are completed by Regulations which have the same force and take effect at the same time as the Convention. Every reference to the Convention implies at the same time a reference to the Regulations annexed thereto.

CHAPTER II.—SHIPS TO WHICH THIS CONVENTION APPLIES.

Article 2.

Except where otherwise provided by this Convention, the merchant ships of any of the States of the High Contracting Parties, which are mechanically propelled, which carry more than 12 passengers and which proceed from a port of one of the said States to a port situated outside that State, or conversely, are subject to the provisions of this Convention. Ports situated in the Colonies, Possessions or Protectorates of the High Contracting Parties are considered to be ports outside the States of the High Contracting Parties.

Persons who are on board by reason of *force majeure* or in consequence of the obligation laid upon the master to carry shipwrecked or other persons are not deemed to be passengers.

Article 3.

There are excepted from this Convention, save in the cases where the Convention otherwise provides, ships making voyages specified in a schedule to be communicated by each High Contracting Party to the British Government at the time of ratifying the Convention.

No schedule may include voyages in the course of which the ships go more than 200 sea miles from the nearest coast.

Each High Contracting Party has the right subsequently to modify its schedule of voyages in conformity with this Article on condition that it notifies the British Government of such modification.

Each High Contracting Party has the right to claim from another Contracting Party the benefit of the privileges of the Convention for all of its ships which are engaged in any one of the voyages mentioned in its own schedule. For this purpose the Party claiming such benefit shall impose on the said ships the obligations prescribed by the Convention in so far as, having regard to the nature of the voyage, these obligations would not be unnecessary or unreasonable.

Article 4.

No ship, not subject to the provisions of the Convention at the time of its departure, can be subjected to the Convention in the course of its voyage, if stress of weather or any other cause of *force majeure* compels it to take refuge in a port of one of the States of the High Contracting Parties.

CHAPTER III.—SAFETY OF NAVIGATION.

Article 5.

When the expression 'every ship' is used in this Chapter and in the corresponding part of the annexed Regulations, it includes all merchant ships, whether they are the ships defined in Article 2 or not, which belong to any of the Contracting States.

Article 6.

The High Contracting Parties undertake to take all steps to ensure the destruction of derelicts in the northern part of the Atlantic Ocean east of a line drawn from Cape Sable to a point situated in latitude 34° north and longitude 70° west. Further, they will establish in the North Atlantic with the least possible delay a service for the study and observation of ice conditions and a service of ice patrol. For this purpose:—

Two vessels shall be charged with these three services.

During the whole of the ice season, they shall be employed in ice patrol.

During the rest of the year the two vessels shall be employed in the study and observation of ice conditions and in the destruction of derelicts; nevertheless the study and observation of ice conditions shall be effectively maintained, in particular from the beginning of February to the opening of the ice season.

While the two vessels are employed in ice patrol the High Contracting Parties, to the extent of their ability and so far as the exigencies of the Naval Service will permit, will send warships or other vessels to destroy any dangerous derelicts, if this destruction is considered necessary at that time.

Article 7.

The Government of the United States is invited to undertake the management of the three services of derelict destruction, study and observation of ice conditions, and ice patrol. The High Contracting Parties which are specially interested in these services, and whose names are given below, undertake to contribute to the expense of establishing and working the said services in the following proportions:—

	Per cent.					
Austria-Hungary	2
Belgium	4
Canada	2
Denmark	2
France	15
Germany	15
Great Britain	30
Italy	4
Netherlands	4
Norway	3
Russia	2
Sweden	2
United States of America	15

Each of the High Contracting Parties has the right to discontinue its contribution to the expense of working these services after the 1st September, 1916. Nevertheless,

the High Contracting Party which avails itself of this right will continue responsible for the expenses of working up to the 1st September following the date of denunciation of the Convention on this particular point. To take advantage of the said right, it must give notice to the other Contracting Parties at least six months before the said 1st September; so that, to be free from its obligations on the 1st September, 1916, it must give notice on the 1st March, 1916, at the latest, and similarly for each subsequent year.

In case the United States Government should not accept the proposal made to them, or in case one of the High Contracting Parties, for any reason, should not assume responsibility for the pecuniary contribution defined above, the High Contracting Parties shall settle the question in accordance with their mutual interests.

The Government of the High Contracting Party which undertakes the management of the service of derelict destruction is invited to devise means of granting, at the expense of this service, to merchant ships, which have contributed in an effective manner to the destruction of ocean derelicts, rewards to be fixed by the Government in accordance with the services rendered.

The High Contracting Parties which contribute to the cost of the three above-mentioned services shall have the right by common consent to make from time to time such alterations in the provisions of this Article and of Article 6 as appear desirable.

Article 8.

The master of every ship which meets with dangerous ice or a dangerous derelict is bound to communicate the information by all the means of communication at his disposal to the ships in the vicinity, and also to the competent authorities at the first point of the coast with which he can communicate.

Every Administration which receives intelligence of dangerous ice or a dangerous derelict shall take all steps which it thinks necessary for bringing the information to the knowledge of those concerned and for communicating it to the other Administrations.

The transmission of messages respecting ice and derelicts is free of cost to the ships concerned.

It is desirable that the said information should be sent in a uniform manner. For this purpose, a code, the use of which is optional, appears in Article I of the Regulations annexed hereto.

Article 9.

The master of every ship fitted with a radio-telegraph installation, on becoming aware of the existence of an imminent and serious danger to navigation, shall report it immediately in the manner prescribed by Article II of the Regulations annexed hereto.

Article 10.

When ice is reported on, or near, his course, the master of every ship is bound to proceed at night at a moderate speed, or to alter his course so as to go well clear of the danger zone.

Article 11.

The ships defined by Article 2 shall have on board a Morse signalling lamp of sufficient range.

The use of Morse signals is regulated by the Code appearing in Article III, as well as by Article IV of the Regulations annexed hereto.

Article 12.

The use of the international distress signals for any other purpose than that of signals of distress is prohibited on every ship.

The use of private signals which are liable to be confused with the international distress signals is prohibited on every ship.

Article 13.

The selection of the routes across the North Atlantic in both directions is left to the responsibility of the steamship companies. Nevertheless the High Contracting Parties undertake to impose on these companies the obligation to give public notice of the regular routes which they propose their vessels should follow, and of any changes which they make in them.

The High Contracting Parties undertake, further, to use their influence to induce the owners of all vessels crossing the Atlantic to follow as far as possible the routes adopted by the principal companies.

Article 14.

The High Contracting Parties undertake to use all diligence to obtain from the Governments which are not parties to this Convention their agreement to the revision of the International Regulations for Preventing Collisions at Sea as indicated below :—

(A) The Regulations shall be completed or revised in regard to the following points :—

- (1) The second white light.
- (2) The stern light.
- (3) A day signal for motor vessels.
- (4) A sound signal for a vessel towed.
- (5) The prohibition of signals similar to distress signals.

(B) Articles 2, 10, 14, 15, 31 of the said Regulations shall be amended in accordance with the following provisions :—

Article 2. The second white mast-head light to be compulsory.

Article 10. A permanent fixed stern light to be compulsory.

Article 14. A special day signal to be compulsory for motor vessels.

Article 15. A special sound signal to be established for use by a vessel in tow, or if the tow is composed of several vessels by the last vessel of the tow.

Article 31. Article 31 to be modified in the following manner :—
Add to the lists of both day and night signals the international radio-telegraph distress signal.

Article 15.

The Governments of the High Contracting Parties undertake to maintain, or, if it is necessary, to adopt, measures for the purpose of ensuring that, from the point of view of safety of life at sea, the ships defined in Article 2 shall be sufficiently and efficiently manned.

CHAPTER IV.—CONSTRUCTION.

Article 16.

New ships and existing ships.

For the application of the Articles contained in this Chapter and in the corresponding part of the Regulations annexed hereto, the ships defined in Article 2 are divided into “new ships” and “existing ships.”

New ships are those the keel of which is laid after the 1st July, 1915. The following Articles of this Chapter, namely, Articles 17 to 30, are applicable to them in full.

Other ships are considered as existing ships. Existing arrangements on each of these ships shall be considered by the Administration of the State to which the ship belongs, with a view to improvements providing increased safety where practicable and reasonable.

Article 17.

Subdivision of Ships.

Ships shall be as efficiently subdivided as is possible having regard to the nature of the service for which they are intended. The minimum requirements respecting subdivision and arrangements affecting subdivision are given in the following Articles and in the Regulations annexed to this Convention.

The degree of safety provided for by these minimum requirements varies in a regular and continuous manner with the length of the vessel and with a certain “criterion of service.” The requirements of the annexed Regulations are such that the highest degree of safety corresponds with the ships of greatest length primarily engaged in the carriage of passengers.

Articles V to IX of the annexed Regulations indicate the method to be followed in order to determine the permissible length of compartments on the basis of the floodable length; prescribe a limit to the length of compartments; and fix the conditions governing certain special cases.

When the watertight sub-division of a ship is such as to provide for a degree of safety greater than that provided by the rules prescribed by this Convention, the Administration of the State to which the ship belongs shall, if so requested by the owner, record this fact on the Safety Certificate of the ship to the extent and in the manner provided in Article X of the annexed Regulations.

Article 18.

Peak and Machinery Space Bulkheads.

Ships shall be fitted with forward and after peak bulkheads and bulkheads at the extremities of the machinery space in accordance with the provisions of Article XI. of the annexed Regulations.

Article 19.

Fireproof Bulkheads.

With a view to retarding the spread of fire, ships shall be fitted with fireproof bulkheads in accordance with the provisions of Article XII. of the annexed Regulations.

Article 20.

Exits from Watertight Compartments.

The conditions under which means of escape from the various watertight compartments shall be provided are indicated in Article XIII. of the annexed Regulations.

Article 21.

Construction and Tests of Watertight Bulkheads.

In order to ensure their strength and watertightness, watertight bulkheads shall be constructed and tested in accordance with the provisions of Article XIV. of the annexed Regulations.

Article 22.

Openings in Watertight Bulkheads.

The number of openings in watertight bulkheads shall be reduced to the minimum compatible with the design and proper working of the ship; satisfactory means shall be provided for closing these openings. Articles XV. and XVII. of the annexed Regulations indicate the conditions governing the number of openings, the character and use of the means of closing with which these openings shall be provided, and the tests to which watertight doors shall be subjected.

Article 23.

Openings in Ship's Side.

Side-scuttles and other openings in the side of the ship and the inboard openings of discharges through the shell shall be provided with means of closing them, and shall be arranged in such manner as to prevent so far as possible the accidental admission of water into the ship. Articles XVI. and XVII. of the annexed Regulations indicate the conditions under which openings may be made in the ship's side, the appliances which shall be provided for closing these openings, and the requirements as to operating the closing appliances.

Article 24.

Construction and Tests of Watertight Decks, &c.

In order to ensure their strength and watertightness, watertight decks, trunks and ventilators shall be constructed and tested in accordance with the provisions of Article XVIII. of the annexed Regulations.

*Article 25.**Periodical Operation and Inspection of Watertight Doors, &c.*

The conditions under which inspections of watertight doors, &c., and drills for their operation, shall be made periodically during a voyage are indicated in Article XIX. of the annexed Regulations.

*Article 26.**Entries in the Official Log Book.*

A record of the closing and opening of watertight doors, &c., and of all inspections and drills, shall be entered in the official log book as required by Article XX. of the annexed Regulations.

*Article 27.**Double Bottoms.*

The conditions under which a double bottom shall be fitted in ships of different lengths, and in particular the minimum extent of the double bottom longitudinally and transversely, are indicated in Article XXI. of the annexed Regulations.

*Article 28.**Going astern and auxiliary steering apparatus.*

Ships shall comply, as regards their power of going astern and the fitting of auxiliary steering apparatus, with the provisions of Articles XXII. and XXIII. of the annexed Regulations.

*Article 29.**Initial and Subsequent Surveys of Ships.*

The general principles which shall govern the survey of the ships defined in Article 2, whether new ships or existing ships, as regards hull, main and auxiliary boilers and machinery, and equipments, are stated in Articles XXIV. to XXVI. of the annexed Regulations. The Government of each of the High Contracting Parties undertakes :

- (1) to draw up detailed regulations in accordance with these general principles, or to bring its existing regulations into agreement with these principles ;
- (2) to communicate these regulations to each of the other contracting States ; and
- (3) to secure that these regulations shall be enforced.

The detailed regulations referred to in the preceding paragraph shall be in all respects such as to secure that, from the point of view of safety of life, the ship is fit for the service for which it is intended.

*Article 30.**Questions for further Study and Agreement.—Exchange of Information.*

The High Contracting Parties undertake to cause the study of the criterion of service referred to in Article 17 to be pressed forward, and to communicate to each other the results of that study.

The British Government is invited to undertake the duty of circulating this information, and, as soon as a definite result is attainable, of endeavouring to secure, through the diplomatic channel, the acceptance by the contracting States of the criterion. Upon its acceptance by each of the contracting States, as from a date and subject to conditions to be agreed upon, such criterion shall have effect as if it were prescribed in the Convention.

The above procedure shall also be applied to the following items :—

- (1.) The fitting of longitudinal watertight bulkheads, double skins and watertight decks and flats, and the question whether there may be allowed any increase in the length of transverse watertight compartments in way of which such longitudinal sub-division is fitted, and, if so, to what extent :
- (2.) The method of sub-division for obtaining the highest practicable degree of safety to be applied to ships of shorter lengths than those covered by Article VIII. of the annexed Regulations ; and

- (3.) The results of experiments in regard to the proper margin of resistance above the pressure which watertight bulkheads are required to be capable of supporting, as referred to in Article XIV. of the annexed Regulations.

The contracting States undertake to exchange information as freely as possible in regard to the application of the rules of this Convention in matters relating to safety of construction. They shall communicate to each other the methods or rules which they adopt, information concerning any new fittings or appliances which they sanction, the decisions which they make in regard to points of principle not covered by the foregoing articles and the corresponding portion of the annexed Regulations, and the final results of their further studies in matters not definitely determined.

CHAPTER V.—RADIOTELEGRAPHY.

Article 31.

All merchant ships belonging to any of the Contracting States, whether they are propelled by machinery or by sails, and whether they carry passengers or not, shall, when engaged on the voyages specified in Article 2, be fitted with a radiotelegraph installation, if they have on board fifty or more persons in all.

Advantage may not be taken of the provisions of Articles 2 and 3 of this Convention to exempt a ship from the requirements of this Chapter.

Article 32

Ships on which the number of persons on board is exceptionally and temporarily increased up to or beyond fifty as the result of *force majeure*, or because the master is under the necessity of increasing the number of his crew to fill the places of those who are ill, or is obliged to carry shipwrecked or other persons, are exempted from the above obligation.

Moreover, the Governments of each of the Contracting States, if they consider that the route and the conditions of the voyage are such as to render a radiotelegraph installation unreasonable or unnecessary, may exempt from the above requirement the following ships :—

- (1) Ships which in the course of their voyage do not go more than 150 sea miles from the nearest coast.
- (2) Ships on which the number of persons on board is exceptionally or temporarily increased up to or beyond fifty by the carriage of cargo hands for a part of the voyage, provided that the said ships are not going from one continent to another, and that, during that part of their voyage, they remain within the limits of latitude 30° N. and 30° S.
- (3) Sailing vessels of primitive build, such as *dhow*s, *junks*, &c., if it is practically impossible to instal a radiotelegraph apparatus.

Article 33.

Ships which, in accordance with Article 31 above, are required to be fitted with a radiotelegraph installation are divided, for the purpose of radiotelegraph service, into three classes, in accordance with the classification established for ship stations in Article XIII. (b) of the Regulations annexed to the Radiotelegraph Convention, signed in London on the 5th July, 1912, viz. :—

First Class.—Ships having a continuous service.

There shall be placed in the First Class ships which are intended to carry twenty-five or more passengers :—

- (1) if they have an average speed in service of fifteen knots or more ;
- (2) if they have average speed in service of more than thirteen knots, but only subject to the twofold condition that they have on board two hundred persons or more (passengers and crew), and that, in the course of their voyage, they go a distance of more than five hundred sea miles between any two consecutive ports. Nevertheless these ships may be placed in the Second Class on condition that they have a continuous watch.

Second Class.—Ships having a service of limited duration.

There shall be placed in the Second Class all ships which are intended to carry twenty-five or more passengers, if they are not, for other reasons, placed in the First Class.

Ships placed in the Second Class must, during navigation, maintain a continuous watch for at least seven hours a day, and a watch of ten minutes at the beginning of every other hour.

Third Class.—Ships which have no fixed periods of service.

All ships which are placed neither in the First nor in the Second Class shall be placed in the Third Class.

The owner of a ship placed in the Second or in the Third Class has the right to require that, if the ship complies with all the requirements for a superior class, a statement to the effect that it belongs to that superior class shall be inserted in the Safety Certificate.

Article 34.

Ships which are required by Article 31 above to be fitted with a radiotelegraph installation shall be required, by the Governments of the countries to which they belong, to maintain a continuous watch during navigation as soon as the said Governments consider that it will be of service for the purpose of safety of life at sea.

Meanwhile, the High Contracting Parties undertake to require, from the date of the ratification of the present Convention subject to the delays specified below, a continuous watch on the following ships:—

- (1) Ships whose average speed in service exceeds 13 knots, which have on board 200 persons or more, and which, in the course of their voyage, go a distance of more than 500 sea miles between two consecutive ports, when these ships are placed in the Second Class.
- (2) Ships in the Second Class, for the whole of the time during which they are more than 500 sea miles from the nearest coast.
- (3) Other ships specified in Article 31, when they are engaged in the Trans-Atlantic trade, or when they are engaged in other trades if their route takes them more than 1,000 sea miles from the nearest coast.

Ships connected with all kinds of fishing business including whaling, which are required to be fitted with a radiotelegraph installation, shall not be required to maintain a continuous watch.

The continuous watch may be kept by one or more operators, holding certificates in accordance with Article X of the Regulations annexed to the International Radiotelegraph Convention, 1912, together, if necessary, with one or more certificated watchers. Nevertheless, if an efficient automatic calling apparatus is invented, the continuous watch may be maintained by this means by agreement between the Governments of the High Contracting Parties.

By "certificated watcher" is meant any person holding a certificate issued under the authority of the Administration concerned. To obtain this certificate, the applicant must prove that he is capable of receiving and understanding the radiotelegraph distress signal and the safety signal described in the Regulations annexed hereto.

The High Contracting Parties undertake to take steps to ensure that the certificated watchers observe the secrecy of correspondence.

Article 35.

The radiotelegraph installations required by Article 31 above shall be capable of transmitting clearly perceptible signals from ship to ship over a range of at least 100 sea miles by day under normal conditions and circumstances.

Every ship which is required, in conformity with the provisions of Article 31 above, to be fitted with a radiotelegraph installation, shall, whatever be the class in which it is placed, be provided in accordance with Article XI. of the Regulations annexed to the International Radiotelegraph Convention, 1912, with an emergency installation, every part of which is placed in a position of the greatest possible safety to be determined by the Government of the country to which the ship belongs.

In all cases the emergency installation must be placed, in its entirety, in the upper part of the ship, as high as practically possible.

The emergency installation includes, as provided by Article XI. of the Regulations annexed to the International Radiotelegraph Convention, 1912, an independent source of energy capable of being put into operation rapidly and of working for at least six hours with a minimum range of eighty sea miles for ships in the First Class and fifty sea miles for ships in the two other Classes.

If the normal installation, which, in accordance with this Article, has a range of at least one hundred sea miles, satisfies all the conditions prescribed above, an emergency installation is not required.

The licence provided for in Article IX. of the Regulations annexed to the International Radiotelegraph Convention, 1912, may not be issued unless the installation complies both with the provisions of that Convention, and also with the provisions of this Convention.

Article 36.

The matters governed by the International Radiotelegraph Convention, 1912. and the Regulations annexed thereto, and in particular the radiotelegraph installations on ships, the transmission of messages, and the certificates of the operators, remain and will continue subject to the provisions :

- (1) of that Convention and the Regulations annexed thereto, or of any other instruments which may in the future be substituted therefor,
- (2) of this Convention, in regard to all the points in which it supplements the aforementioned documents.

Article 37.

Every master of a ship, who receives a call for assistance from a vessel in distress is bound to proceed to the assistance of the persons in distress.

Every master of a vessel in distress has the right to requisition from among the ships which answer his call for assistance the ship or ships which he considers best able to render him assistance, but he must exercise this right only after consultation, so far as may be possible, with the masters of those ships. Such ships are then bound to comply immediately with the requisition by proceeding with all speed to the assistance of the persons in distress.

The masters of the ships which are required to render assistance are released from this obligation as soon as the master or masters requisitioned have made known that they will comply with the requisition, or as soon as the master of one of the ships which has reached the scene of the casualty has made known to them that their assistance is no longer necessary.

If the master of a ship is unable, or considers it unreasonable or unnecessary, in the special circumstances of the case, to go to the assistance of the vessel in distress, he must immediately inform the master of the vessel in distress accordingly. Moreover he must enter in his log-book the reasons justifying his action.

The above provisions do not prejudice the International Convention for the unification of certain rules with respect to Assistance and Salvage at Sea, signed at Brussels on the 23rd September, 1910, and, in particular, the obligation to render assistance laid down in Article 11 of that Convention.

Article 38.

The High Contracting Parties undertake to take all steps necessary for giving effect to the provisions of this Chapter with the least possible delay. Nevertheless, they may allow :

A delay not exceeding one year, from the date of the ratification of this Convention, for the provision and training of operators and for the installation of the apparatus on ships placed in the First and Second Classes.

A delay not exceeding two years, from the date of the ratification of this Convention, for the provision and training of the operators and watchers on the ships in the Third Class, for the installation of the apparatus on ships in the Third Class and for the establishment of a continuous watch on ships placed in the Second and Third Classes.

CHAPTER VI.—LIFE-SAVING APPLIANCES AND FIRE PROTECTION.

Article 39.

New ships and existing ships.

For the application of the Articles contained in this Chapter and of the corresponding part of the Regulations annexed hereto the ships defined in Article 2 are divided into *new ships* and *existing ships*.

New ships are those of which the keel is laid after the 31st December, 1914.

Other ships are considered as *existing ships*.

*Article 40.**Fundamental Principle.*

At no moment of its voyage may a ship have on board a total number of persons greater than that for whom accommodation is provided in the lifeboats and the pontoon life-rafts on board.

The number and arrangement of the boats, and (where they are allowed) of the pontoon rafts, on a ship depends upon the total number of persons which the ship is intended to carry ; provided that there shall not be required on any voyage a total capacity in boats, and (where they are allowed) pontoon-rafts, greater than that necessary to accommodate all the persons on board.

*Article 41.**Standard types of boats—Pontoon rafts.*

All the life boats allowed for a ship shall comply with the conditions fixed by this Convention and Articles XXVII to XXXII of the Regulations annexed hereto ; the same Articles describe the standard types, which are divided into two classes.

The conditions required for the pontoon-rafts are given in Article XXXIII of the same Regulations.

*Article 42.**Strength of boats.*

Each boat must be of sufficient strength to enable it to be safely lowered into the water when loaded with its full complement of persons and equipment.

*Article 43.**Alternative types of boats and rafts.*

Any type of boat may be accepted as equivalent to a boat of one of the prescribed classes and any type of raft as equivalent to an approved pontoon-raft, if the Administrations concerned are satisfied by suitable trials that it is as effective as the standard types of the class in question, or as the approved type of pontoon-raft, as the case may be.

The Government of the High Contracting Party which accepts a new type of boat or raft will communicate to the Governments of the other Contracting Parties particulars of the trials made. It will also inform them of the class in which a new type of boat has been placed.

*Article 44.**Embarkation of the passengers in the boats and rafts.*

Suitable arrangements shall be made for embarking the passengers in the boats.

In ships which carry rafts there shall be a number of rope ladders always available for use in embarking the persons on to the rafts.

*Article 45.**Capacity of boats and pontoon rafts.*

The number of persons that a boat of one of the standard types or an approved pontoon raft can accommodate is determined by the methods indicated in Articles XXXIV to XXXIX, inclusive, of the Regulations annexed hereto.

*Article 46.**Equipment of boats and pontoon rafts.*

Article XL of the annexed Regulations prescribes the equipment for boats and pontoon-rafts. All loose equipment must be securely attached to the boat or pontoon-raft to which it belongs.

*Article 47.**Stowage of boats—Number of davits.*

The arrangements to be made for the stowage of the boats and in particular the extent to which pontoon rafts may be accepted are specified in Articles XLI, XLII, and XLIII of the annexed Regulations.

The minimum number of sets of davits is fixed in relation to the length of the ship; provided that a number of sets of davits greater than the number of boats necessary for the accommodation of all the persons on board may not be required.

*Article 48.**Handling of the boats and rafts.*

All the boats and rafts must be stowed in such a way that they can be launched in the shortest possible time and that, even under unfavourable conditions of list and trim from the point of view of the handling of the boats and rafts, it may be possible to embark in them as large a number of persons as possible.

The arrangements must be such that it may be possible to launch on either side of the ship as large a number of boats and rafts as possible.

Supplementary instructions are given in Article XLIV of the annexed Regulations.

*Article 49.**Strength and operation of the davits.*

The davits shall be of such strength that the boats can be lowered with their full complement of persons and equipment, the ship being assumed to have a list of 15 degrees.

The davits must be fitted with a gear of sufficient power to ensure that the boat can be turned out against the maximum list under which the lowering of the boats is possible on the vessel in question.

*Article 50.**Other appliances equivalent to davits.*

Any appliance may be accepted in lieu of davits or sets of davits if the Administration concerned is satisfied, after proper trials, that the appliance in question is as effective as davits for placing the boats in the water.

The Government of the High Contracting Party which accepts a new type of appliance shall communicate to the other Contracting Parties particulars of the appliance with details of the trials made.

*Article 51.**Life-jackets and life-buoys.*

(1) A life-jacket of an approved type, or other appliance of equal buoyancy and capable of being fitted on the body, shall be carried for every person on board, and, in addition, a sufficient number of life-jackets, or other equivalent appliances, suitable for children.

(2) Article XLV of the annexed Regulations fixes in accordance with the length of the ship the number of life-buoys of an approved type to be carried, and also the conditions with which life-jackets and life-buoys must comply, and in accordance with which they must be stowed.

*Article 52.**Existing ships.*

The Government of each of the High Contracting Parties undertakes to apply to existing ships, as soon as possible and not later than the 1st July, 1915, all the provisions of the preceding articles of the present Chapter, namely, Articles 40 to 51 inclusive, requiring, in the first place, accommodation for all the persons on board in boats and

rafts ; provided that, in cases where the strict application of these principles would not be practicable or reasonable, the Government of each of the High Contracting Parties has the right to allow the exemptions specified in Article XLVI of the Regulations annexed hereto.

Article 53.

Means of ingress and egress. Emergency lighting.

(1) Proper arrangements shall be made for ingress to and egress from the different compartments, decks, &c.

(2) Provision shall be made for an electric or other system of lighting, sufficient for all requirements of safety, in the different parts of both new and existing ships, and particularly upon the decks on which the life-boats are stowed. On new ships there must be a self-contained source capable of supplying, when necessary, this safety lighting system, and placed in the upper parts of the ship, as high as practically possible.

(3) The exit from every compartment must always be lighted by an emergency lamp, which shall be kept locked, and which shall be independent of the ordinary lighting of the ship. These emergency lamps may be supplied from the independent installation referred to in the preceding paragraph, if an independent circuit is employed for this purpose and if this installation works concurrently with the ordinary lighting of the ship.

Article 54.

Certificated Lifeboatmen—Manning of the Boats.

There must be, for each boat or raft required, a minimum number of certificated lifeboatmen. The minimum total number of certificated lifeboatmen is determined by the provisions of Article XLVII of the annexed Regulations.

The allocation of the certificated lifeboatmen to each boat and raft remains within the discretion of the master, according to the circumstances.

By "certificated lifeboatman" is meant any member of the crew who holds a certificate of efficiency issued under the authority of the Administration concerned, in accordance with the conditions laid down in the afore-mentioned Article of the annexed Regulations.

Article XLVIII of the Regulations deals with the manning of the boats.

Article 55.

Fire Protection.

(1) The carriage, either as cargo or ballast, of goods which by reason of their nature, quantity, or mode of stowage, are, either singly or collectively, likely to endanger the lives of the passengers or the safety of the ship, is forbidden.

This provision does not apply to the ship's distress signals, nor to the carriage of naval or military stores for the public service of the State under authorised conditions.

(2) The Government of each High Contracting Party shall, from time to time by official notice, determine what goods are to be considered dangerous goods, and shall indicate the precautions which must be taken in the packing and stowage thereof.

(3) Article XLIX of the annexed Regulations indicates the arrangements to be made for the detection and extinction of fire.

Article 56.

Muster Roll and Drills.

Special duties for the event of an emergency shall be allotted to each member of the crew.

The muster list shall show all these special duties, and shall indicate, in particular, the station to which each man must go, and the duties that he has to perform.

Before the vessel sails, the muster list shall be drawn up and exhibited, and the proper authority shall be satisfied that the muster list has been prepared for the ship. It shall be posted in several parts of the ship, and in particular in the crew's quarters.

Articles L and LI of the annexed Regulations indicate the conditions under which musters of the crew and drills shall take place.

CHAPTER VII.—SAFETY CERTIFICATES.

Article 57.

A certificate, called a "Safety Certificate," shall be issued, after inspection and survey, to every ship which complies in an efficient manner with the requirements of the Convention.

The inspection and survey of ships, so far as regards the enforcement of the provisions of this Convention and the annexed Regulations, shall be carried out by officers of the State to which the ship belongs; provided always that the Government of each State may entrust the inspection and survey of ships of its own country either to surveyors nominated by it for this purpose or to organisations recognised by it. In every case the Government concerned fully guarantees the completeness and efficiency of the inspection and survey.

The Safety Certificate shall be issued either by the officers of the State to which the ship belongs, or by any other person duly authorised by that State. In either case the State to which the ship belongs assumes full responsibility for the certificate.

Article 58.

The Safety Certificate shall be drawn up in the official language or languages of the State by which it is issued.

The form of the certificate shall be that of the model given in Article LII of the Regulations annexed hereto. The arrangement of the printed part of this standard certificate shall be exactly reproduced, and the particulars inserted by hand shall be inserted in Roman characters and Arabic figures.

The High Contracting parties undertake to communicate one to another a sufficient number of specimens of their Safety Certificates for the information of their officers. This exchange shall be made, so far as possible, before the 1st April, 1915.

Article 59.

The Safety Certificate shall not be issued for a period of more than twelve months.

If the ship is not in a port of the State to which it belongs at the time when the period of the validity of the Safety Certificate expires a duly authorised officer of this State may extend this period; but such an extension shall be granted only for the purpose of allowing the ship to complete its return voyage to its own country, and then only in cases in which it appears proper and reasonable so to do.

The extension cannot have effect for more than five months, and the ship shall not thereby be entitled to leave its own country again without having obtained a new certificate.

Article 60.

The Safety Certificate issued under the authority of a Contracting State shall be accepted by the Governments of the other Contracting States for all purposes covered by this Convention. It shall be regarded by the Governments of the other Contracting States as having the same force as the certificates issued by them to their own ships.

Article 61.

Every ship holding a Safety Certificate issued by the officers of the Contracting State to which it belongs, or by persons duly authorised by that State, is subject in the ports of the other Contracting States to control by officers duly authorised by their Governments in so far as this control is directed towards verifying that there is on board a valid Safety Certificate, and, if necessary, that the conditions of the vessel's seaworthiness correspond substantially with the particulars of that certificate; that is to say, so that the ship can proceed to sea without danger to the passengers and the crew.

Article 62.

The privileges of the Convention may not be claimed in favour of any ship unless it holds a proper valid Safety Certificate.

Article 63.

If, in the course of a particular voyage, the ship has on board a number of passengers less than the maximum number indicated in the Safety Certificate, and is, in consequence,

in accordance with the provisions of this Convention free to carry a smaller number of life boats and other life-saving appliances than that stated in the afore-mentioned Certificate, a memorandum may be issued by the officers or other authorised persons referred to in Articles 57 (paragraph 3) and 59 above.

This memorandum shall state that in the circumstances there is no infringement of the provisions of the Convention. It shall be annexed to the Safety Certificate and shall be substituted for it in so far as the life-saving appliances are concerned. It shall be valid only for the particular voyage in regard to which it is issued.

CHAPTER VIII.—GENERAL.

Article 64.

The Governments of the High Contracting Parties undertake to communicate mutually, in addition to the documents which, in this Convention, are the subject of special provisions to that effect, all information which they possess affecting safety of life on those of their ships which are subject to the rules of this Convention, provided always that such information is not of a confidential nature.

They will communicate to each other in particular :—

1. The text of Laws, Decrees and Regulations which shall have been promulgated on the various matters within the scope of the Convention.
2. The description of the characteristics of new appliances approved in administering the rules of the Convention.
3. All official reports, or official summaries of reports, in so far as they show the results of the provisions of this Convention.

Until other arrangements may be made, the British Government is invited to serve as intermediary for collecting all this information and for bringing it to the knowledge of the Governments of the Contracting Parties.

Article 65.

The High Contracting Parties undertake to take, or to propose to their respective legislatures, the measures necessary for the repression of infractions of the requirements imposed by this Convention.

The High Contracting Parties will communicate mutually, as soon as possible, the laws and regulations which are issued for this purpose.

Article 66.

The High Contracting Parties which intend the Convention to apply to the whole of their Colonies, Possessions and Protectorates, or to one or to some of these countries, shall declare this intention either at the time of signing these presents or subsequently. To this effect they shall be able either to make a general declaration embracing the whole of their Colonies, Possessions and Protectorates, or to enumerate by name the countries which they intend to come within the scope of the law of the Convention, or, alternatively, to enumerate by name those which they intend to be excepted.

This declaration, unless it be made at the time of signing this Convention, shall be made in writing to the Government of Great Britain, and communicated by the latter Government to all the Governments of the other States parties to the Convention.

The High Contracting Parties may also in the same way, provided that they comply with the provisions of Article 69 hereafter, denounce this Convention as regards their Colonies, Possessions or Protectorates, or one or some of those countries.

Article 67.

The States which are not Parties to this Convention shall be allowed to accede thereto at their request. Their accession shall be notified through the diplomatic channel to the Government of Great Britain, and by the latter to the Governments of the other States parties to the Convention.

This accession will carry the full acceptance of all the obligations imposed by this Convention and the full right to all the privileges specified therein. It will have full and complete effect two months after the date on which notification of the accession is sent by the Government of Great Britain to all the other Governments of the States which

are parties to the Convention, unless a later date had been proposed by the acceding State.

The Governments of the States which accede to the present Convention shall annex to their declaration of accession the schedule provided for by Article 3 of this Convention. This schedule shall be added to those already deposited by the other Governments. The British Government shall transmit a copy thereof to the other Governments.

Article 68.

The treaties, conventions and arrangements concluded prior to this Convention shall continue to have full and complete effect, as regards :—

- (1) ships excepted from the Convention ;
- (2) ships to which it applies, in respect of subjects for which the Convention has not expressly provided.

It is understood that, the subject of this Convention being safety of life at sea, questions relating to the well-being and health of passengers, and in particular of emigrants, as well as other matters relative to their transport, continue subject to the legislation of the different States.

Article 69.

This Convention shall come into force on the 1st July, 1915, and shall remain in force without any prescribed limit of time. Nevertheless, each High Contracting Party may denounce the Convention at any time after an interval of five years from the date on which the Convention comes into force in that State.

This denunciation shall be notified through the diplomatic channel to the Government of Great Britain and by the latter to the Governments of the other Contracting Parties. It shall take effect twelve months after the day on which the notification is received by the Government of Great Britain.

A denunciation shall only affect the State which makes it, the Convention remaining fully and completely operative as regards all the other States which have ratified it, or which have acceded thereto or which thereafter accede thereto.

Article 70.

This Convention with the Regulations annexed thereto shall be drawn up in a single copy which shall be deposited in the archives of the Government of Great Britain. A true and certified copy shall be delivered by the latter to each of the Governments of the High Contracting Parties.

Article 71.

This Convention shall be ratified and the instruments of ratification, accompanied by the schedules specified in Article 3, shall be deposited at London not later than the 31st December, 1914. The British Government shall give notice of the ratifications and shall furnish a copy of each schedule to the Governments of the other Contracting Parties.

Notwithstanding failure to ratify on the part of a High Contracting Party, the Convention shall continue to have full and complete effect as regards the Contracting Parties which ratify it.

Article 72.

To render ratification easier for a Contracting State which, prior to the date of signature of this Convention, has laid down requirements in regard to any matter within the scope of this Convention, it is agreed that no ship which has complied with those requirements before the 1st July, 1915, may avail itself of the periods of grace allowed by the Convention in order to cease to comply with those requirements.

Article 73.

Where this Convention provides that a measure may be taken after agreement between all or some of the Contracting States, the Government of His Britannic Majesty is invited to approach the said States with a view to ascertaining whether they accept the proposals made by one of these States for effecting such a measure. The Government of His Britannic Majesty will make known to the Contracting States the result of the enquiries which it thus makes.

A State from which observations on the proposals in question do not reach His Britannic Majesty's Government within six months from the communication of these proposals will be presumed to acquiesce therein.

Article 74.

This Convention may be modified at subsequent Conferences, of which the first shall be held, if necessary, in 1920. The place and time of these Conferences shall be fixed by common consent by the Governments of the High Contracting Parties.

The Governments may, through the diplomatic channel, introduce into this Convention, by common consent and at any time, improvements which may be judged useful or necessary.

In witness whereof the Plenipotentiaries have signed hereafter.

Done at London, 20th January, 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.

J. HAMILTON LEWIS.

EUGENE 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.

HARALD PEDERSEN. }
J. BRUHN. } *ad referendum.*
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.

REGULATIONS.

SAFETY OF NAVIGATION.

ARTICLE 1.

Code for the transmission by Radiotelegraphy of Information relating to Ice, Derelicts, and Weather.

INSTRUCTIONS.

Transmission of Information.—The transmission of information concerning ice and derelicts is obligatory. This information may be sent from ship to ship or to the Hydrographic Office, Washington, either in clear or by means of the abbreviations used in Part I. of this Code.

The transmission of information relating to weather is optional. Part II. of this Code may be used for this purpose, but may be modified at any time by the Meteorological Congress.

Information required :

PART I.—ICE AND DERELICTS.

1. The kind of ice or derelict observed.
2. The position of ice or derelict when last determined.

PART II.—METEOROLOGICAL INFORMATION.

1. The direction and force of the wind.
2. The set and velocity of the current.
3. Weather or state of the sky at a fixed hour.
4. Height of barometer and air temperature.
5. Barometric tendency and sea-surface temperature.

The time to be adopted :

In all radiotelegrams relating to ice or derelicts the time shall be given in Greenwich mean time.

The Address :

Reports, when sent to the Hydrographic Office, Washington, should be addressed "Hydrographic"; reports to the Meteorological Office, London, should be addressed "Meteorology."

The Message :

1. When sending information about ice or derelicts alone, two groups of five figures each are used, preceded by the word "ice"; these groups may be repeated as often as necessary.

2. If meteorological information is to be sent in addition, a further four groups of five figures each are used, preceded by the word "weather." These groups are inserted at the end of the message after all the information relating to ice has been given.

N.B.—If the message contains the word "weather," all the code groups before that word give information relating to ice, and those after the word "weather" give meteorological information. If there is no word "weather" in the message, it only contains information about ice. (See examples of the two kinds of message given in this Article.)

PART I.

ICE AND DERELICTS.

Information respecting ice and derelicts is given by means of ten figures divided into two groups of five figures each. These groups are preceded by the word "ice."

Two figures	...	...	The day of the month (<i>dd</i>), according to Code I.
One figure	...	...	The time of observation (<i>T</i>), according to Code II.
One figure	...	...	The kind of ice observed (<i>I</i>), according to Code III.
Three figures	...	...	The latitude of the ice observed (<i>p p p</i>), to tenths of a degree (see table below).
Three figures	...	...	The longitude of the ice observed (<i>p'p'p'</i>), to tenths of a degree (see table below).

The first group consists of *ddTIp*.

The second group consists of *ppp'p'p'*.

CODES.

Code I.—*Day of the Month.*

The day of the month is given by two figures, of which the first may be zero : 01 to 31.

Code II.—*Time of observation.*

The time of observation is included between—

								Code No.
1 a.m. and 4 a.m.	...	...	Greenwich	Mean	Time.	...	...	1
4 a.m. and 7 a.m.	...	...	...	...	...	...	...	2
7 a.m. and 10 a.m.	...	...	...	...	...	...	...	3
10 a.m. and 1 p.m.	...	...	...	...	...	...	...	4
1 p.m. and 4 p.m.	...	...	...	...	...	...	...	5
4 p.m. and 7 p.m.	...	...	...	...	...	...	...	6
7 p.m. and 10 p.m.	...	...	...	...	...	...	...	7
10 p.m. and 1 a.m.	...	...	...	...	...	...	...	8

Code III.—*Nature of Ice or Derelict observed.*

0. No ice observed.
1. Single iceberg. Huge mass of floating ice.
2. Several icebergs.
3. Numerous icebergs.
4. Floeberg. Thick piece of salt-water ice like a small iceberg.
5. Field ice. Ice extending as far as the eye can reach, but through which it is possible to navigate.
6. Pack ice. Pieces of ice broken from berg or floe, partly closed together.
7. Land ice. Ice attached to the shore since the winter.
8. Derelict.
9. (Not allotted.)

EXAMPLE.

Message sent from Ship to Ship.

—	First Message.	Coded as	Second Message.	Coded as	Third Message.	Coded as	Fourth Message.	Coded as
Date of observation ...	15	15	15	15	15	15	16	16
Time of observation ...	10 a.m.— 1 p.m.	4	4 p.m.—7 p.m.	6	7 p.m.—10 p.m.	7	4 p.m.—7 a.m.	2
Nature of ice or derelict	Field	5	Numerous icebergs	3	Derelict	8	Single iceberg	1
Position of ice or derelict	Latitude		Latitude		Latitude		Latitude	
	45° 42'	457	46° 5'	461	46° 25'	464	47° 19'	473
	Longitude		Longitude		Longitude		Longitude	
	46° 11'	462	44° 40'	447	43° 58'	440	40° 15'	402

The code of the above message would thus be :

S.S. to S.S.

Ice, 15454, 57462 : 15634, 61417 : 15784, 64440 ; 16214, 73402.

PART II.

METEOROLOGICAL INFORMATION.

Information respecting weather, &c., is given by four groups of five figures each. These groups are preceded by the word “weather.”

*First Group (DDPPP) :*The day of the month : two figures (*DD*), according to Code I.The position of the ship when transmitting the message, indicated by three figures (*PPP*), representing the 1° square in which the ship is situated, according to Code IV and the numbered chart annexed to this Article.*Second Group (WWCCX) :*Wind direction and force, at 8 a.m. at the 75th meridian of west longitude : two figures (*WW*), according to Code V.Set and velocity of current : two figures (*CC*), according to Code VI.Weather or state of the sky at the same hour : one figure (*X*), according to Code VII.*Third Group (BBBAA) :*The barometric height to tenths of a millimetre, at 8 a.m. at the 75th meridian of west longitude : three figures (*BBB*), according to Code VIII.Air temperature at the same hour : two figures (*AA*), according to Code IX.*Fourth Group (bbSSS) :*Barometric tendency, at 8 a.m. at the 75th meridian of west longitude : two figures (*bb*), according to Code X.Sea surface temperature at the same hour : three figures (*SSS*), according to Code XI.

CODES.

Code IV. *Position of Ship.*

The chart* annexed to this Article gives the numbers to be assigned to each 1° square in the North Atlantic. The position of the ship, when the meteorological data given in Part II were observed, is indicated by the three figures representing the 1° square in which the ship is situated. For example :—A position 51° 55' N., 26° 49' W. would be reported as 561.

* See opposite page 28 (French text).

Code V.

Wind Direction (to 16 points) and *Wind Force*, at 8 A.M. mean time at the 75th meridian of west longitude (*WW*).

	Wind Force, Beaufort Scale.	N.N.E.	N.E.	E.N.E.	E.	E.S.E.	S.E.	S.S.E.	S.	S.S.W.	S.W.	W.S.W.	W.	W.N.W.	N.W.	N.N.W.	N.
Calm ...	0	00	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Light breeze ...	1, 2, or 3	01	07	13	19	25	31	37	43	49	55	61	67	73	79	85	91
Moderate breeze ...	4 or 5	02	08	14	20	26	32	38	44	50	56	62	68	74	80	86	92
Strong wind ...	6 or 7	03	09	15	21	27	33	39	45	51	57	63	69	75	81	87	93
Gale force ...	8 or 9	04	10	16	22	28	34	40	46	52	58	64	70	76	82	88	94
Storm force ...	10 or 11	05	11	17	23	29	35	41	47	53	59	65	71	77	83	89	95
Hurricane ...	12	06	12	18	24	30	36	42	48	54	60	66	72	78	84	90	96

N.B.—The wind direction is to be referred to true bearings.

Code VI.

Direction (to 16 points) and *Velocity of the Current* (*CC*).

Nautical Miles per hour.	N.N.E.	N.E.	E.N.E.	E.	E.S.E.	S.E.	S.S.E.	S.	S.S.W.	S.W.	W.S.W.	W.	W.N.W.	N.W.	N.N.W.	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	No current.															
99	No observation.															

N.B.—The current is to be referred to true bearings.

Code VII.

The State of the Sky, at 8 A.M. mean time at the 75th meridian of west longitude :

0. Sky quite clear.
1. Sky quarter clouded.
2. Sky half clouded.
3. Sky three-quarters clouded.
4. Sky entirely overcast.
5. Rain falling.
6. Snow or hail falling.
7. Haze or mist.
8. Fog.
9. Thunderstorm.

Code VIII.—*Height of Barometer.*

The reading of the mercury barometer is to be corrected for index error, and reduced to 0° C. and sea level. A table of corrections is given below.

The corrected reading is coded by omitting the first figure of the barometer reading in tenths of a millimetre : for example, 761.2 mm. is coded as 612.

A table for converting hundredths of an inch to tenths of a millimetre is given below.

Code IX.

Air Temperature is coded in two figures according to the following table :—

Degrees Centigrade.	Degrees Fahrenheit.	Code No.	Degrees Centigrade.	Degrees Fahrenheit.	Code No.
—15·0	5·0	00	10·0	50·0	50
—14·5	5·9	01	10·5	50·9	51
—14·0	6·8	02	11·0	51·8	52
—13·5	7·7	03	11·5	52·7	53
—13·0	8·6	04	12·0	53·6	54
—12·5	9·5	05	12·5	54·5	55
—12·0	10·4	06	13·0	55·4	56
—11·5	11·3	07	13·5	56·3	57
—11·0	12·2	08	14·0	57·2	58
—10·5	13·1	09	14·5	58·1	59
—10·0	14·0	10	15·0	59·0	60
— 9·5	14·9	11	15·5	59·9	61
— 9·0	15·8	12	16·0	60·8	62
— 8·5	16·7	13	16·5	61·7	63
— 8·0	17·6	14	17·0	62·6	64
— 7·5	18·5	15	17·5	63·5	65
— 7·0	19·4	16	18·0	64·4	66
— 6·5	20·3	17	18·5	65·3	67
— 6·0	21·2	18	19·0	66·2	68
— 5·5	22·1	19	19·5	67·1	69
— 5·0	23·0	20	20·0	68·0	70
— 4·5	23·9	21	20·5	68·9	71
— 4·0	24·8	22	21·0	69·8	72
— 3·5	25·7	23	21·5	70·7	73
— 3·0	26·6	24	22·0	71·6	74
— 2·5	27·5	25	22·5	72·5	75
— 2·0	28·4	26	23·0	73·4	76
— 1·5	29·3	27	23·5	74·3	77
— 1·0	30·2	28	24·0	75·2	78
— 0·5	31·1	29	24·5	76·1	79
0·0	32·0	30	25·0	77·0	80
0·5	32·9	31	25·5	77·9	81
1·0	33·8	32	26·0	78·8	82
1·5	34·7	33	26·5	79·7	83
2·0	35·6	34	27·0	80·6	84
2·5	36·5	35	27·5	81·5	85
3·0	37·4	36	28·0	82·4	86
3·5	38·3	37	28·5	83·3	87
4·0	39·2	38	29·0	84·2	88
4·5	40·1	39	29·5	85·1	89
5·0	41·0	40	30·0	86·0	90
5·5	41·9	41	30·5	86·9	91
6·0	42·8	42	31·0	87·8	92
6·5	43·7	43	31·5	88·7	93
7·0	44·6	44	32·0	89·6	94
7·5	45·5	45	32·5	90·5	95
8·0	46·4	46	33·0	91·4	96
8·5	47·3	47	33·5	92·3	97
9·0	48·2	48	34·0	93·2	98
9·5	49·1	49	34·5	94·1	99

Code X.—*Barometric Tendency.*

By the “barometric tendency at a given hour” is meant the amount by which the barometric height has changed during the preceding three hours. It is to be expressed in millimetres. For example, the barometric tendency at 8 A.M. could be obtained by comparing the reading taken at that hour, say 755·7 mm., with a reading taken at 5 A.M., say 759·3 mm. In this case the barometric tendency would be expressed by a fall of 3·6 millimetres. As a general rule the barometric tendency is to be determined from the trace of the barograph.

The barometric tendency is coded in two figures, according to the following table :—

Rise in Barometer.		Code No.	Fall in Barometer.		Code No.
Millimetres.	Inches.		Millimetres.	Inches.	
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—0·05	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
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	The barometric tendency cannot be reported.		99

Code XI.—*Sea Surface Temperature.*

Sea surface temperature to tenths of a degree Centigrade, is coded by three figures, or, when necessary, by two figures preceded by zero. If the temperature is negative, the first of these three figures is 5.

For example :—

— 2·2° C. is coded as 522.
 + 1·0° C. :: 010.
 + 15·6° C. ,, 156.

TABLE of Corrections for reducing Barometric Heights to 0° C. and to Sea Level.

NOTE.—The barometric reading should first be corrected for index error. This error may be neglected if it is less than 0.3 mm.

The + sign indicates that the correction is to be *added* to the barometric reading.The - sign indicates that the correction is to be *subtracted*.

Temperature by the thermometer attached to the barometer.		-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.	
Corrections to be made.																			
Metres.	Ft. In.	Mm.	Mm.	Mm.	Mm.	Mm.	Mm.	Mm.	Mm.	Mm.	Mm.	Mm.	Mm.	Mm.	Mm.	Mm.	Mm.	Mm.	
		Mm.	Mm.	Mm.	Mm.	Mm.	Mm.	Mm.	Mm.	Mm.	Mm.	Mm.	Mm.	Mm.	Mm.	Mm.	Mm.	Mm.	
		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	-3.5
		1	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
		2	6	+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	9	+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
		4	13	+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
		5	16	+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
		6	19	+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
		7	22	+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
		8	26	+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
		9	29	+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
		10	32	+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
		11	36	+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
		12	39	+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
		13	42	+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	2.0
		14	45	+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
		15	49	+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
		16	52	+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
		17	55	+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
		18	59	+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
		19	62	+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
		20	65	+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
21	68	+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		
22	72	+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		
23	75	+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		

Corrections to be made.

Table for converting barometric readings in inches into millimetres.

Inches and Tenths.	Hundredths of an Inch.									
	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

TABLE for converting Minutes to Tenths of a Degree.

Minutes.								Tenths of a degree.
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

EXAMPLE.

Message containing Meteorological Information.

Ice :

—	First Message.	Coded as	Second Message.	Coded as
Date of observation ...	21	21	22	22
Time of observation ...	1 p.m.—4 p.m.	5	4 a.m.—7 a.m.	2
Nature of ice or derelict ...	Single iceberg	1	Field ice	5
Position of ice or derelict {	Latitude 44° 35'	446	Latitude 42° 58'	430
	Longitude 43° 15'	432	Longitude 47° 3'	470

Weather :

—	First Message.	Coded as	Second Message.	Coded as
Date of observation ...	21	21	22	22
Position of ship {	Latitude 45° 13'	825	Latitude 43° 47'	863
	Longitude 42° 5'		Longitude 46° 33'	
Direction and force of wind...	E.S.E. 5	26	S.W. 2	55
Set and velocity of current ...	N.W. 2 m-h	82	S.S.E. 1 m-h.	39
Weather ...	Sky clear	0	Fog	8
Barometer ...	765·3 mm.	653	753·2 mm.	532
Air temperature ...	15·3° C.	61	9·8° C.	50
Barometric tendency...	Rise ·8	02	Fall 2·7	56
Sea-surface temperature ...	1·4° C.	014	— ·7° C.	507

The Code of the above message sent to the Meteorological Office would thus be:—

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

ARTICLE II.

SAFETY SIGNAL.

The radiotelegraph stations which have to transmit to ships information involving safety of navigation and being of an urgent character (icebergs, derelicts, cyclones, typhoons, sudden changes in the position or form of fixed obstructions or of land marks) shall make use of the following signal, called the safety signal, repeated at short intervals ten times at full power :

— — — (T T T)

In principle, all radiotelegraph stations receiving the safety signal, shall, if the transmission of messages by them would interfere with the receipt by any other station of the safety signal and the following safety message, keep silence, in order to allow all interested stations to receive that message. This does not apply to cases of distress.

The safety message shall be transmitted one minute after the safety signal has been sent out, and shall be repeated thereafter three times at intervals of ten minutes.

The Governments of the Contracting States will select the stations which are to send out to mariners safety information of an urgent character.

When the information in question has been sent out by stations performing the time service, it shall be again sent out after the transmission of the time signal and the weather report.

ARTICLE III.

MORSE CODE.

INTERNATIONAL SIGNALS.

These signals may be made at night or in thick weather, either by long and short flashes of light, or by long and short sound signals (whistles, fog-horns, &c.), or during the day by hand flags.

1.—URGENT AND IMPORTANT SIGNALS.

You are standing into danger	...	...	...	...	...	...	— — —
I want assistance ; remain by me	...	...	...	...	...	...	— — — —
Have encountered ice	...	...	...	...	...	...	— — — —
Your lights are out (<i>or</i> , burning badly)	...	...	...	...	...	...	— — — —
The way is off my ship ; you may feel your way past me	...					...	— — —
Stop (<i>or</i> , heave to) ; I have something important to communicate	...					...	— — — —
Am disabled ; communicate with me...	...	...	...	...	...	...	— — — —

2.—GENERAL SIGNALS.

Meaning.	Signal.	Equivalent Letters and How Made.	How Answered.
Preparative ...	..... &c.	A succession of E's in one group	By the general answer T.
Answer ... ..	.....	T (singly).	
Spelling ... ..	.....	F F in one group	By the general answer T.
Use International Code of Signals	.....	M M M in one group	By the general answer T.
International Code Flag Sign	.....	M M in one group.	
Break sign ... ..	.. ..	I I as separate letters.	
Stop ... ..	.. ..	I I I as separate letters.	
Finish of the message.	.....	V E as one group	<div style="display: flex; align-items: center;"> <div style="margin-right: 10px;"> <div style="border-top: 2px solid black; width: 20px; height: 10px; margin-bottom: 2px;"></div> <div style="border-top: 2px solid black; width: 20px; height: 10px;"></div> </div> <div> R. D. As separate letters. </div> </div>
Erase sign ... ..	.. .. &c.	A succession of E's as separate letters	By a succession of E's as separate letters.
Annul	<div style="display: flex; align-items: center; justify-content: center;"> <div style="margin-right: 10px;">W</div> <div style="margin-right: 10px;">W</div> </div>	W W as one group	By W W as one group.
Repeat word after— (when a single word is required)	<div style="display: flex; align-items: center; justify-content: center;"> <div style="margin-right: 10px;"> <div style="border-top: 2px solid black; width: 20px; height: 10px; margin-bottom: 2px;"></div> <div style="border-top: 2px solid black; width: 20px; height: 10px;"></div> </div> <div> <div style="display: flex; align-items: center; justify-content: center;"> <div style="margin-right: 10px;">I</div> <div style="margin-right: 10px;">M</div> <div style="margin-right: 10px;">I</div> </div> <div style="display: flex; align-items: center; justify-content: center;"> <div style="margin-right: 10px;">W</div> <div style="margin-right: 10px;">A</div> </div> </div> </div> <p>Followed by the word preceding the one required.</p>	<div style="display: flex; align-items: center;"> <div style="margin-right: 10px;">I M I as one group</div> <div style="margin-right: 10px;">W A as separate letters</div> </div>	By the general answer T.
Repeat all after— (if more than one word is required)	<div style="display: flex; align-items: center; justify-content: center;"> <div style="margin-right: 10px;"> <div style="border-top: 2px solid black; width: 20px; height: 10px; margin-bottom: 2px;"></div> <div style="border-top: 2px solid black; width: 20px; height: 10px;"></div> </div> <div> <div style="display: flex; align-items: center; justify-content: center;"> <div style="margin-right: 10px;">I</div> <div style="margin-right: 10px;">M</div> <div style="margin-right: 10px;">I</div> </div> <div style="display: flex; align-items: center; justify-content: center;"> <div style="margin-right: 10px;">A</div> <div style="margin-right: 10px;">A</div> </div> </div> </div>	<div style="display: flex; align-items: center;"> <div style="margin-right: 10px;">I M I as one group</div> <div style="margin-right: 10px;">A A as separate letters</div> </div>	By the general answer T.
Repeat all— (if the whole message is to be repeated)	<div style="display: flex; align-items: center; justify-content: center;"> <div style="margin-right: 10px;"> <div style="border-top: 2px solid black; width: 20px; height: 10px; margin-bottom: 2px;"></div> <div style="border-top: 2px solid black; width: 20px; height: 10px;"></div> </div> <div> <div style="display: flex; align-items: center; justify-content: center;"> <div style="margin-right: 10px;">I</div> <div style="margin-right: 10px;">M</div> <div style="margin-right: 10px;">I</div> </div> <div style="display: flex; align-items: center; justify-content: center;"> <div style="margin-right: 10px;">A</div> <div style="margin-right: 10px;">L</div> <div style="margin-right: 10px;">L</div> </div> </div> </div>	<div style="display: flex; align-items: center;"> <div style="margin-right: 10px;">I M I as one group</div> <div style="margin-right: 10px;">A L L as separate letters.</div> </div>	By the general answer T.

3.---NATIONALITY SIGNALS.

Meaning.	Signal.	Equivalent Letters and How Made.
American	— — — — —	C D as separate letters.
Argentine	— — — — —	C G „ „
Austro-Hungarian	— — — — —	C F „ „
Belgian	— — — — —	D C „ „
Brazilian	— — — — —	D E „ „
British	— — — — —	F.
Bulgarian	— — — — —	D F as separate letters.
Chilian	— — — — —	D G „ „
Chinese	— — — — —	E C „ „
Colombian	— — — — —	E D „ „
Danish	— — — — —	E F „ „
Dutch	— — — — —	E G „ „
French	— — — — —	E.
German	— — — — —	G.
Greek	— — — — —	M M in one group followed by D.
Italian	— — — — —	C E as separate letters.
Japanese	— — — — —	C.
Mexican	— — — — —	F C as separate letters.
Norwegian	— — — — —	M M in one group followed by C.
Peruvian	— — — — —	F D as separate letters.
Portuguese	— — — — —	F E „ „
Russian	— — — — —	D.
Siamese	— — — — —	F G as separate letters.
Spanish	— — — — —	G C „ „
Swedish	— — — — —	M M in one group followed by E.
Turkish	— — — — —	G D as separate letters.
Urugnayan	— — — — —	G E „ „
Venezuelan	— — — — —	G F „ „

4.—INSTRUCTIONS.

1. THE URGENT AND IMPORTANT SIGNALS may be made without the Preparative Signal being answered if it is supposed that the person addressed cannot reply, or in other special circumstances; but in this case a pause should be made between the Preparative Signal and the message.

2. THE SIGNAL (FF) is used previous to any letters which are intended to spell words.

3. THE SIGNAL ———— (MMM) is used previous to any message sent by means of the International Code of Signals.

4. THE SIGNAL ———— (MM) means the Code Flag of the International Code of Signals, and is used as indicated in the Code Book.

5. THE BREAK SIGN is used between the address of the receiver and the text of the message, and after the message if the name of the sender is to be signalled.

6. THE STOP is used, where necessary, in the text of the signal.

7. THE ERASE is used to cancel the last word or signal group, sent by mistake.

8. THE ANNUL is used to cancel *all* the message.

9. METHOD OF ANSWERING. Each word or signal group, when understood, is to be answered by one long flash — (T).

If a word or signal group is not answered, the sender is to repeat it until answered by a long flash.

At the end of the message, if understood, the receiver will make . — . — . (RD).
 5019 The Erase and Annul signs are to be answered by their own signs.

10. THE NATIONALITY SIGNAL is made immediately after the answer to the Preparatory Signal has been received, to indicate the nationality of the vessel making the signal. It is answered by the nationality signal of the vessel receiving the message.

ARTICLE IV.

A printed copy of the code of urgent and important signals shall be placed in a prominent position in the chart room of every ship.

CONSTRUCTION.

ARTICLE V.

Definitions.

The meaning of the principal technical and other expressions contained both in the Convention and in these Regulations, under the heading of Construction, is as follows :—

- (1.) The *load water-line* is the water-line used in determining the sub-division of the ship.
- (2.) The *length* of the ship is the extreme length at the load water-line.
- (3.) The *breadth* of the ship is the extreme width from outside of frame to outside of frame at or below the load water-line.
- (4.) The *bulkhead deck* is the uppermost continuous deck to which all transverse watertight bulkheads are carried.
- (5.) The *margin line* is a line drawn parallel to the bulkhead deck at side line, and 76 millimetres (equivalent to three inches) below the upper surface of that deck at side.
- (6.) The *draught* is the vertical distance from the top of keel amidships to the load water-line.
- (7.) The *freeboard* is the vertical distance from the load water line to the margin line amidships.
- (8.) The *depth* of the ship is the sum of the draught and freeboard as above defined.
- (9.) The *sheer* of the bulkhead deck at any point is the vertical distance between the beam at side line at that point and a line drawn parallel to the load water line at the height of the beam at side line amidships.
- (10.) If *block coefficient of fineness of displacement to load water line* is used, this coefficient shall be determined as follows:—

Volume of displacement to moulded lines.

Length × Breadth × Draught.

- (11.) The *permeability* of a space is the percentage of that space which can be occupied by water.

The volume of a compartment which extends above the margin line shall be measured only to the height of that line. Volumes shall be understood as volumes to moulded lines.

- (12.) The *machinery space* is to be taken as extending in length between the extreme main transverse watertight bulkheads bounding the spaces devoted to the main and auxiliary propelling machinery, including boilers when installed.

ARTICLE VI.

Floodable Length.

The floodable length at any point of the length of a ship shall be determined taking into consideration form, draught, and other limiting characteristics of the ship in question.

This floodable length for a given point in a ship with a continuous bulkhead deck is the maximum percentage of the length of the ship (having its centre at the point in question) which can be flooded under the definite assumptions hereafter set forth in Article VII. without the ship being submerged beyond the margin line.

In the case of ships not having a continuous bulkhead deck, the floodable length must be such as to secure to the ship in question, for each portion of its length, and for all conditions of trim after damage, a measure of safety at least equal in effectiveness to that laid down for the ship with continuous bulkhead deck.

ARTICLE VII.

Permeability.

The definite assumptions referred to in Article VI. relate to the permeabilities of the spaces in question below the margin line.

In determining the floodable length a uniform average permeability shall be used throughout the whole length of each of the three following portions of the ship :—

- (1.) The machinery space ;
- (2.) The portion forward of the machinery space ; and
- (3.) The portion abaft the machinery space.

For steam ships the permeability of the machinery space, including the double bottom in wake thereof, shall be taken as eighty per cent. For ships fitted with internal combustion engines the corresponding permeability shall be taken as eighty-five per cent., unless it is proved by actual calculation that a lower figure may be adopted, provided that in no case shall that figure be less than eighty per cent.

The permeabilities for spaces forward and aft of the machinery space shall be as follows :—

- (a.) Sixty per cent. in cargo spaces, bunkers (permanent or reserve), store-rooms, baggage and mail rooms, chain-lockers, watertight shaft or pipe tunnels, and fresh-water tanks above the double bottom.

It must be proved that the spaces just enumerated are practicable for the purpose intended and that they are in fact to be so used. The same permeability shall not be assigned to any other space without the approval of the Administration.

- (b.) Ninety-five per cent. in passenger and crew spaces, peaks, trimming-tanks exclusively so used, double bottoms, and all other spaces not specifically appropriated to one of the purposes indicated in the foregoing section (a).

If in a 'tween deck space enclosed by complete transverse permanent steel bulkheads any portion thereof is appropriated to passengers, the whole of that space shall be regarded as passenger space : and, similarly, 'tween deck spaces appropriated for the carriage of *either* passengers *or* cargo shall be regarded as passenger spaces.

Where the spaces before or abaft the machinery space below the margin line consist partly of spaces mentioned in section (a) and partly of spaces mentioned in section (b), the average percentage of permeability shall be determined separately for each end by the formula $95-35r$, where r is the ratio between the volume of the spaces mentioned in section (a) and the total volume of the space in the portion of the ship under consideration.

ARTICLE VIII.

Permissible Length of Compartments.

(1.) The maximum permissible length of one compartment having its centre at any point in the ship's length is obtained from the floodable length (Article VI) by multiplying that length by an appropriate factor, called the *factor of sub-division*.

(2.) This factor of sub-division depends on the length of the ship, and, for a given length, varies according to the nature of the service for which the ship is intended. This factor decreases in a regular and continuous manner—

(a.) As the length of ship increases ; and

(b.) As, for a given length, the ship departs from the type of ship engaged in a mixed cargo and passenger service, and approaches to the type of ship primarily engaged in the carriage of passengers.

(3.) For each of the two types of ships referred to in the previous paragraph (2) (b) the variation of the factor of sub-division may be expressed by a curve, of which the co-ordinates represent the length of the ship and the value of the factor. The following table gives certain points on two curves the higher of which corresponds to the minimum requirements for the "mixed" type, and the lower to the minimum requirements for the "passenger" type.

TABLE.

A.				B.		C.	
				Metres.	Feet.	Metres.	Feet.
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

Column (A) gives the maximum permissible values of the factor of subdivision for the length of ships given in Columns (B) and (C).

Column (B) is applicable to ships engaged in a mixed cargo and passenger service.

Column (C) is applicable to ships primarily engaged in the carriage of passengers.

(4.) For a given length, the value of the factor of subdivision appropriate to a ship between the two extreme limits will be between the values of the factors determined by the two curves before mentioned, and will be automatically fixed by a *criterion of service* which is to form the subject of further study.

ARTICLE IX.

(1.) When the factor of subdivision is equal to or less than .5, it may be doubled in order to give at any point of the ship's length the total length of two adjacent compartments; but, in that case, the length of the shorter compartment of any pair shall not be less than one-quarter of the total length so obtained. If one of the two adjacent compartments is situated inside the machinery space and the second is situated outside the machinery space, and the average permeability of the portion of the ship in which the second is situated differs from eighty per cent., the length of the pair of compartments shall be adjusted to the proper value by applying a suitable correction.

(2.) In no case whatever shall the length of any watertight compartment exceed 28 metres (equivalent to 92 feet).

(3.) When the factor of subdivision applicable to any ship is less than .84, but more than .5, the combined length of the two foremost compartments shall not exceed the floodable length at the extreme forward end, provided also that the length of the second compartment is not greater than that permissible by Article VIII. above and not less than 3 metres (equivalent to 10 feet).

(4.) When the length of the ship is more than 213 metres (equivalent to 699 feet) but less than 251 metres (equivalent to 823 feet) the floodable length at the forward end of the ship shall be at least 20 per cent. of the ship's length; and the ship, forward of a bulkhead placed either at the distance of the actual floodable length abaft the stem or not nearer to the stem than 20 per cent. of the ship's length, shall be divided into at least three compartments.

(5.) When the length of the ship is equal to or greater than 251 metres (equivalent to 823 feet) the same method shall be adopted, but the floodable length shall be at least 28 per cent. and the number of compartments at least four.

(6.) A bulkhead may be recessed transversely, provided the sides of the recess are at a sufficient distance from the sides of the ship.

Vertical steps are inadmissible in the main transverse watertight bulkheads of ships to which the sub-division rules of Article VIII. apply where the factor of subdivision is greater than .5, unless such arrangements are made by additional sub-division as shall maintain the same measure of safety as that secured by bulkheads without steps. The total length of the steps in any bulkhead shall not exceed 2 per cent. of the ship's length, plus 3 metres (equivalent to 10 feet).

(7.) The existence of recesses or steps in a bulkhead shall in no case affect the permissible volumes of the compartments adjacent to such bulkhead, as determined by this and the preceding Article.

ARTICLE X.

If the degree of safety of a ship is greater than that prescribed by Articles VIII. and IX. above, and if the owner requests that this fact be recorded on the Safety Certificate, in accordance with Article 17 (paragraph 4) of the Convention, this request shall be accompanied with all the data necessary to justify the claim.

In such case, the record shall state the fact that the subdivision is equal or superior to that provided for a ship of equal length in Column (C) of the Table in Article VIII., with an additional statement giving the length of the ship in Column (C) whose factor of subdivision according to the rules would be exactly equal to that employed in determining the subdivision of the ship in question.

Values of length and factors for lengths not specifically stated in Columns (C) and (A) respectively of the Table in Article VIII. shall be obtained by interpolation.

ARTICLE XI.

Peak and Machinery Space Bulkheads.

Ships shall be fitted with a forepeak bulkhead to extend to the bulkhead deck, and to the weather deck in ships having continuous super-structures. This bulkhead shall be placed at a distance of not less than 5 per cent. of the ship's length from the stem at the load water-line.

An afterpeak bulkhead and bulkheads dividing the machinery space from the cargo and the passenger spaces shall also be fitted and carried up to the bulkhead deck. The afterpeak bulkhead may, however, be stopped below the bulkhead deck, provided that it shall at least be carried to the first deck above the load water-line, and that such deck forms a watertight flat from the afterpeak bulkhead to the stern, and also provided that the degree of safety of the ship as regards sub-division is not thereby diminished.

ARTICLE XII.

Fireproof Bulkheads.

In parts of a ship above the margin line there shall be fitted fireproof bulkheads which will serve to retard the spread of fire. The mean distance between any two consecutive bulkheads of this description shall not be greater than 40 metres (equivalent to 131 feet). Recesses in these bulkheads shall be fireproof, and the openings in these bulkheads shall be fitted with fireproof doors.

ARTICLE XIII.

Exits from Watertight Compartments.

(1.) In passenger and crew spaces a practicable means of escape for the occupants shall be provided from each watertight compartment.

(2.) There shall be a means of escape for the crew from each engine room, shaft tunnel and stokehold compartment independent of the watertight doors.

ARTICLE XIV.

Construction and Initial Testing of Watertight Bulkheads.

(1.) Watertight bulkheads shall be constructed in such a manner that they shall be capable of supporting, with a proper margin of resistance, the pressure due to a head of water up to the margin line.

(2.) Steps and recesses in bulkheads shall be as watertight and as strong as the bulkhead at the place where each occurs.

Where frames or beams pass through a watertight deck or bulkhead, the watertightness shall be obtained by caulked angle chocks, or cast iron or steel chocks efficiently secured and rust-jointed, and not by wood or cement.

(3.) Testing main compartments by filling them with water is not compulsory. A complete examination of the bulkheads shall be made by a surveyor; and, in addition, a hose test shall be made in all cases.

(4.) The foremost and aftermost compartments shall be tested with water to a head up to the margin line.

Double bottoms, deep tanks, and all compartments intended to hold liquids shall be tested with water to a head 2.44 metres (eight feet) above the top of the tank or to the load water line, whichever is the greater.

(5.) No change may be made in the structure of the bulkheads after the completion of the survey without the permission of the Administration.

(6.) All provisions relating to main transverse watertight bulkheads shall apply to longitudinal bulkheads, so far as is practicable.

ARTICLE XV.

Openings in Watertight Bulkheads.

(1.) The number of openings in watertight bulkheads shall be reduced to the minimum compatible with the design and proper working of the ship; satisfactory means shall be provided for closing these openings.

(2.) No doors, sluice valves, manholes, or access openings are permitted—

(a.) In the collision bulkhead below the margin line.

(b.) In watertight transverse bulkheads dividing a cargo space from an adjoining cargo space or from a reserve bunker, except as provided in paragraph (6) of this Article.

(3.) In the machinery space and apart from bunker and shaft-tunnel doors, not more than one door may be fitted in each main transverse bulkhead within the machinery space for intercommunication, but where more than one separate shaft tunnel is fitted a door may be cut for each tunnel.

If a tunnel is fitted forward either for the purpose of pipes or as a communication passage it shall be fitted with a watertight door.

(4.) The only types of watertight doors permissible are hinged doors, sliding doors, and doors of any other equivalent pattern, excluding plate doors secured only by bolts.

A hinged door shall be fitted with lever-operated catches workable from each side of the bulkhead.

A sliding door may have a horizontal or vertical motion. If hand-operated only, the door shall be capable of being operated at the door itself and also from an accessible position above the margin line. If operated by power, it shall be capable of being operated from the bridge, and by hand both at the door itself and from an accessible position above the margin line. A door dropping by its own weight, and fitted with a cataract cylinder or equivalent arrangement, may be considered as being operated by power, if capable of being released from the bridge.

(5.) In the case of watertight bunker doors, satisfactory arrangements shall be made by means of screens or otherwise, to prevent the coal from interfering with the closing of the doors.

(6.) Hinged watertight doors in passenger, crew, and working spaces are only permitted above a deck, the under side of which, at its lowest point at side, is at least 2.13 metres (7 feet) above the load water line, and they are not permitted in those spaces below such deck.

Hinged watertight doors of specially heavy design may be fitted above the load water-line in bulkheads between cargo tween-deck spaces. They shall be closed before the voyage commences, and kept closed while at sea by efficient closing gear. None of these doors shall be fitted, even at the ends of the ship, in a cargo tween-deck space in the amidship region of which tween-deck space it would not be permissible to fit such doors.

(7.) All other watertight doors shall be sliding doors.

(8.)—(a.) When the number of watertight doors in the main transverse watertight bulkheads at or about the stokehold level in the machinery space exceeds five, excluding the watertight doors at the entrances of tunnels, all watertight doors situated below the load water line shall be capable of being simultaneously closed from a station situated on the bridge, and their opening and closing shall be indicated at that station. The simultaneous closing of these doors shall be preceded by a warning sound signal.

(b.) If watertight doors which have sometimes to be open at sea for the purpose of trimming coal are fitted between bunkers in the tween decks below the bulkhead deck, these shall be operated by power. The opening and closing of these doors shall be recorded in the official log book.

(c.) When trunkways in connection with refrigerated cargo are carried through more than one main transverse watertight bulkhead, and the sills of the openings are less than 2.13 metres (7 feet) above the load water line, the watertight doors at such openings shall be operated by power.

(9.) Portable plates on bulkheads shall not be permitted except in machinery spaces. Such plates shall always be in place before the ship leaves port, and shall not be removed at sea except in case of urgent necessity. The necessary precautions shall be taken in replacing them to ensure that the joint shall be perfectly watertight.

(10.) All watertight doors shall be kept closed during navigation except when necessarily opened for the working of the ship, and shall always be ready to be immediately closed.

(11.) If trunkways for forced draught, for access from crew's accommodation to the stokehold or for any other purpose, are carried through the main transverse watertight bulkheads, the integrity of the watertight bulkheads shall be maintained by watertight doors or other equally effective means.

(12.) Where pipes, electric-light cables, &c., are carried through transverse watertight bulkheads below the margin line, arrangements shall be made to ensure the integrity of the watertightness of the bulkheads.

(13.) The number of sluice valves in watertight bulkheads shall be reduced to the minimum, and shall not be allowed except in positions where they are sufficiently accessible

at all times to allow of its being ascertained that they are in good order. They shall be strongly constructed, efficiently fitted, and regularly inspected. Satisfactory provision shall be made for operating them from an accessible position above the margin line. Means shall be provided for indicating when they are open or shut.

ARTICLE XVI.

Openings in Ship's Side.

(1.) (a.) Subject to clause (b) below, when side scuttles are fitted below a deck the under side of which at its lowest point at side is less than 2·13 metres (7 feet) above the load water line, they shall be permanently fixed.

(b.) Side scuttles which are capable of being opened may be fitted in the positions defined in clause (a), provided that—

they shall be closed watertight and locked before the ship leaves port ;

they shall not be opened during navigation ;

the time of opening such scuttles in port and of closing and locking them before the ship leaves port shall be entered in the official log book ;

the construction of such scuttles shall be such as effectively to prevent any person opening them without the consent of the master.

(c.) Scuttles fitted in the positions defined in clause (a) shall be provided with efficient metal shutters.

(2.) In 'tween decks above the deck mentioned in paragraph (1) (a) of this Article, opening side scuttles may be fitted except in spaces exclusively devoted to the carriage of cargo or coal.

(3.) No side scuttles shall be fitted in any spaces which are exclusively devoted to the carriage of cargo or coal.

(4.) All side scuttles which are not accessible during navigation shall be fitted with efficient metal covers, and both the glass and the cover shall be kept closed during navigation.

(5.) No automatic ventilating scuttles shall be fitted in the ship's side below the margin line.

(6.) All inlets and discharges in the side shall be arranged so as to prevent any accidental admission of water into the ship.

(7.) The number of scuppers, sanitary discharges, and other similar openings in the side shall be reduced to the minimum, either by making each discharge serve for as many as possible of the sanitary and other pipes or in any other satisfactory manner.

(8.) Discharges led through the ship's skin from spaces below the margin line shall be fitted with efficient and accessible means for preventing water from passing inwards. It is permissible to have either one valve, fitted with a means of working it at a distance, or two valves without such gear, one of these valves being always accessible. In either case, the accessibility of the valves or of the means of working shall be assured by their being situated above the deck referred to paragraph (1) (a) of this Article.

(9.) In no case shall gangway, cargo, and coaling ports be fitted below the load water line. None of these ports shall be fitted, even towards the ends of the ship, in a space below the lowest 'tween deck space in the amidship region of which it is permissible to fit such ports.

(10.) Gangway, cargo, and coaling ports in the ship's side below the margin line shall be effectively closed and made secure before the ship leaves port, and kept closed during navigation.

(11.) The inboard openings of ash-shoots, rubbish-shoots, &c., shall not be lower than the deck referred to in paragraph (1) (a) of this Article. They may be permitted above this deck if fitted, to the satisfaction of the Administration, with covers, which shall be watertight if below the margin line. Such covers shall be so arranged as to prevent their being clogged in any way, and shall be at least as easily and effectively closed as watertight doors and side scuttles.

ARTICLE XVII.

Construction and Tests of Watertight Doors, Side Scuttles, &c.

(1.) The design and the materials used in the construction of watertight doors, side scuttles, gangway, coaling, and cargo ports, valves, pipes, ash and rubbish shoots shall be to the satisfaction of the Administration.

(2.) Watertight doors shall be tested by a water pressure equal to that prescribed for the bulkhead where the doors are located. The test shall be made before the vessel is put in service, and either before or after the door is fitted.

ARTICLE XVIII.

Construction and Initial Tests of Watertight Decks, Trunks, &c.

(1.) Watertight decks, trunks, and ventilators shall be of the same strength as the watertight bulkhead at the place where they occur. The means used for making them watertight and the arrangements adopted for closing the openings in them shall be to the satisfaction of the Administration. If watertight covers are used for closing these openings, they shall be fitted in place before the ship leaves port, and kept closed during navigation.

(2.) After completion a hose or flooding test shall be applied to watertight decks and a hose test to watertight trunks. Watertight ventilators and trunks shall be carried at least up to the margin line.

(3.) No change shall be made in the structure of watertight decks, trunks and ventilators after the survey without the permission of the Administration.

ARTICLE XIX.

Periodical Operation and Inspection of Watertight Doors, &c.

In all ships defined in Article 2 of the Convention, drills for the operating of watertight doors, side scuttles, valves, and closing mechanisms of scuppers, ash-shoots and rubbish-shoots, shall take place periodically during the voyage. A complete drill shall take place before leaving port, a second as soon as practicable after leaving port, and others thereafter at least once a week during the voyage. Provided that all watertight power doors and hinged doors in main transverse bulkheads in use at sea shall be operated daily.

The watertight doors and all mechanisms and indicators connected therewith, and all valves the closing of which is necessary to make a compartment watertight, shall be periodically inspected at sea, at least once a week.

ARTICLE XX.

Entries in the Official Log Book.

In all ships defined in Article 2 of the Convention, hinged doors, portable plates side scuttles, gangway, cargo and coaling ports, and other openings, which are required by the preceding rules to be kept closed during navigation, shall be closed before the ship leaves port. The time of closing, and the time of opening (if permissible under these Regulations), shall be recorded in the official log book.

A record of all drills and inspections required by Article XIX shall be entered in the official log book with an explicit record of any defects.

ARTICLE XXI.

Double Bottoms.

(1.) In ships 61 metres (equivalent to 200 feet) and under 76 metres (equivalent to 249 feet) in length, a double bottom shall be fitted at least from the machinery space to the forepeak bulkhead, or as near thereto as practicable.

(2.) In ships 76 metres (equivalent to 249 feet) and under 91·5 metres (equivalent to 300 feet) in length, a double bottom shall be fitted at least outside of the machinery space and shall extend to the fore and after peak bulkheads respectively, or as near thereto as practicable.

(3.) In ships 91·5 metres (equivalent to 300 feet) and over in length, a double bottom shall be fitted amidships and shall extend to the fore and after peak bulkheads respectively, or as near thereto as practicable.

(4.) In ships over 91·5 metres (equivalent to 300 feet) in length, the inner bottom shall be continued out to the ship's side in such manner as to protect the bilges.

(5.) In ships over 213 metres (equivalent to 699 feet) in length, the double bottom, for at least half the ship's length amidships and forward to the forepeak bulkhead, shall

extend up the ship's sides to a height above the top of the keel not less than 10 per cent. of the ship's moulded breadth.

(6.) Wells constructed in the double bottom in connection with the drainage arrangements shall not extend downwards from the inner bottom more than half the depth of the double bottom at that point. A well extending to the outer skin is, however, permitted at the after end of the shaft tunnels of screw ships.

ARTICLE XXII.

Going Astern.

Ships shall have sufficient power for going astern to secure proper control of the ship in all circumstances.

ARTICLE XXIII.

Auxiliary Steering Apparatus.

Ships shall be provided with an auxiliary steering apparatus, which, however, may be of less power than the main apparatus, and need not be worked by steam or other, mechanical power.

ARTICLE XXIV.

Initial and Subsequent Surveys of Ships.

Every ship defined in Article 2 of the Convention shall be subjected at least to the following surveys, as specified in detail in Article XXV below :

- (A) A survey before the ship is put in service ;
- (B) Periodical surveys, once each year ;
- (C) Additional surveys, as occasion arises.

ARTICLE XXV.

The surveys referred to in the previous Article shall be carried out as follows :—

(A) *The survey before the ship is put in service* shall include a complete inspection of the hull, machinery, and equipments, including the outside of the ship's bottom, and the inside and outside of the boilers.

This survey shall be such as to ensure that the arrangements, material, and scantlings of the hull, boilers, and their appurtenances, main and auxiliary [machinery, life-saving appliances and other equipments, fully comply with the requirements of this Convention and of the detailed regulations promulgated by the Government of the contracting State to which the ship belongs for ships of the service for which it is intended. The survey shall also be such as to ensure that the workmanship of all parts of the ship and its equipments is in all respects satisfactory.

(B) *The periodical survey* shall include an inspection of the whole of the hull, boilers, machinery, and equipments, including the outside of the ship's bottom. The survey shall be such as to ensure that the ship, as regards the hull, boilers, and their appurtenances, main and auxiliary machinery, life-saving appliances, and other equipments, is in satisfactory condition and fit for the service for which it is intended, and that it complies with the requirements of this Convention, and of the detailed regulations promulgated as a result thereof by the Government of the State to which the ship belongs.

(C) *A survey, either general or partial*, according to the circumstances, shall be made every time an accident occurs or a defect is discovered which affects the safety of the ship or the efficiency or completeness of its life-saving appliances or other equipment, or any important repairs or renewals are made. The survey shall be such as to ensure that the necessary repairs or renewals have been effectively made, that the material and workmanship of such repairs or renewals are in all respects satisfactory, and that the ship complies in all respects with the provisions of this Convention and of the detailed regulations promulgated as a result thereof by the Government of the State to which the ship belongs.

ARTICLE XXVI.

The detailed regulations referred to in Article XXV shall prescribe the requirements to be observed as to the initial and subsequent hydraulic tests to which the main and auxiliary boilers, connections, steam-pipes, high pressure receivers, and fuel tanks for oil motors are to be submitted, as regards the test pressure to be applied, and the intervals between two consecutive tests.

Main and auxiliary boilers, connections, tanks, receivers, and steam-piping more than 102 millimetres (four inches) in diameter shall be satisfactorily tested by hydraulic pressure when new and thereafter periodically.

The initial and subsequent tests of the boilers shall take place under the following conditions :

The test pressure shall be not less than one-and-a-half times the working pressure, or five atmospheres above the working pressure, whichever is the less. If the pressure at the initial test does not exceed the working pressure by more than five atmospheres the interval between two consecutive tests shall not exceed two years. With a higher pressure at the initial test this interval may be increased, and if the pressure at the initial test is double the working pressure, the interval may be six years, but it shall in no case exceed that period.

LIFE SAVING APPLIANCES AND FIRE PROTECTION.

ARTICLE XXVII.

Standard Types of Boats.

The standard types of boats are classified as follows :—

Class.	Section.	Type.
I (Entirely rigid sides).	{ A Open.	Internal buoyancy only.
	{ B Open.	Internal and external buoyancy.
	{ C Pontoon.	Well deck ; fixed watertight bulwarks.
II (Partially collapsible sides)	{ A Open.	Upper part of sides collapsible.
	{ B Pontoon.	Well deck ; collapsible watertight bulwarks.
	{ C Pontoon.	Flush deck ; collapsible watertight bulwarks.

Motor boats may be accepted if they comply with the requirements laid down for boats of the first class, but only to a limited number, which number shall be determined by each Government in its own regulations.

No boat may be approved the buoyancy of which depends upon the previous adjustment of one of the principal parts of the hull, or which has not a cubic capacity of at least 3·5 cubic metres (equivalent to 125 cubic feet).

ARTICLE XXVIII.

Boats of the First Class.

The standard types of boats of the first class must satisfy the following conditions :—

1A. *Open boats with internal buoyancy only.*

The buoyancy of a wooden boat of this type shall be provided by water-tight air-cases, the total volume of which shall be at least equal to one-tenth of the cubic capacity of the boat.

The buoyancy of a metal boat of this type shall not be less than that required above for a wooden boat of the same cubic capacity, the volume of watertight air-cases being increased accordingly.

1B. *Open boats with internal and external buoyancy.*

The internal buoyancy of a wooden boat of this type shall be provided by water-tight air-cases, the total volume of which is at least equal to seven and a half per cent. of the cubic capacity of the boat.

The external buoyancy may be of cork or of any other equally efficient material but such buoyancy shall not be secured by the use of rushes, cork shavings, loose granulated cork or any other loose granulated substance, or by any means dependent upon inflation by air.

If the buoyancy is of cork, its volume, for a wooden boat, shall not be less than thirty-three thousandths of the cubic capacity of the boat; if of any material other than cork, its volume and distribution shall be such that the buoyancy and stability of the boat are not less than that of a similar boat provided with buoyancy of cork.

The buoyancy of a metal boat shall be not less than that required above for a wooden boat of the same cubic capacity, the volume of the air-cases and external buoyancy being increased accordingly.

1C. *Pontoon boats, in which persons cannot be accommodated below the deck, having a well deck and fixed watertight bulwarks.*

The area of the well deck of a boat of this type shall be at least 30 per cent. of the total deck area. The height of the well deck above the water line at all points shall be at least equal to one-half per cent. of the length of the boat, this height being increased to one and a half per cent. of the length of the boat at the ends of the well.

The freeboard of a boat of this type shall be such as to provide for a reserve buoyancy of at least thirty-five per cent.

ARTICLE XXIX.

Boats of the Second Class.

The standard types of boats of the second class must satisfy the following conditions :—

2A. *Open boats having the upper part of the sides collapsible.*

A boat of this type shall be fitted both with watertight air-cases and with external buoyancy, the volume of which, for each person which the boat is able to accommodate, shall be at least equal to the following amounts :—

		Cubic Decimetres.	Cubic feet.
Air cases	... ..	43	1·5
External Buoyancy (if of cork)	...	6	0·2

The minimum freeboard of boats of this type is fixed in relation to their length; it is measured vertically to the top of the solid hull at the side amidships, from the water-level when the boat is loaded.

The freeboard in fresh water shall not be less than following amounts :—

Length of the Boat.		Minimum Freeboard.	
Metres.	Equivalent in feet to	Millimetres.	Equivalent in inches to
7·90	26	200	8
8·50	28	225	9
9·15	30	250	10

The freeboard of boats of intermediate lengths is to be found by interpolation.

2B. *Pontoon boats having a well deck and collapsible bulwarks.*

All the conditions laid down for boats of type 1C are to be applied to boats of this type, which differ from those of type 1C only in regard to the bulwarks.

2C. *Pontoon boats, in which the persons cannot be accommodated below deck, having a flush deck and collapsible bulwarks.*

The minimum freeboard of boats of this type is independent of their lengths and depends only upon their depth. The depth of the boat is to be measured vertically from the underside of the garboard strake to the top of the deck at the side amidships and the freeboard is to be measured from the top of the deck at the side amidships to the water level when the boat is loaded.

The freeboard in fresh water shall not be less than the following amounts, which are applicable without correction to boats having a mean sheer equal to three per cent. of their length :—

Depth of Boat.		Minimum Freeboard.	
Millimetres.	Equivalent, in inches, to	Millimetres.	Equivalent, in inches, to
310	12	70	$2\frac{3}{4}$
460	18	95	$3\frac{3}{4}$
610	24	130	$5\frac{1}{8}$
760	30	165	$6\frac{1}{2}$

For intermediate depths the freeboard is obtained by interpolation.

If the sheer is less than the standard sheer defined above, the minimum freeboard is obtained by adding to the figures in the table one-seventh of the difference between the standard sheer and the actual mean sheer measured at the stem and stern post ; no deduction is to be made from the freeboard on account of the sheer being greater than the standard sheer or on account of the camber of the deck.

ARTICLE XXX.

Motor Boats.

When motor boats are accepted, the volume of internal buoyancy and, when fitted, the external buoyancy, must be fixed, having regard to the difference between the weight of the motor and its accessories and the weight of the additional persons which the boat could accommodate if the motor and its accessories were removed.

ARTICLE XXXI.

Arrangements for clearing Pontoon Lifeboats of Water.

All pontoon lifeboats shall be fitted with efficient means for quickly clearing the deck of water. The orifices for this purpose shall be such that the water cannot enter the boat through them when they are intermittently submerged. The number and size of the orifices shall be determined for each type of boat by a special test.

For the purpose of this test the pontoon boat shall be loaded with a weight of iron equal to that of its complement of persons and equipment.

In the case of a boat 8·5 metres in length (equivalent to 28 feet) two tons of water shall be cleared from the boat in a time not exceeding the following :—

Type 1C	...	...	...	...	60 seconds.
„ 2B	...	...	...	...	60 „
„ 2C	...	...	...	...	20 „

In the case of a boat having a length greater or less than 8·5 metres (equivalent to 28 feet) the weight of water to be cleared in the same time shall be, for each type, directly proportional to the length of the boat.

ARTICLE XXXII.

Construction of Boats.

Open lifeboats of the first class (types 1A and 1B) must have a mean sheer at least equal to four per cent. of their length.

The air-cases of open boats of the first class shall be placed along the sides of the boat ; they may also be placed at the ends of the boat, but not in the bottom of the boat.

Pontoon lifeboats may be built of wood or metal. If constructed of wood, they shall have the bottom and deck made of two thicknesses with textile material between ; if of metal, they shall be divided into watertight compartments with means of access to each compartment.

All boats shall be fitted for the use of a steering oar.

ARTICLE XXXIII.

Pontoon Rafts.

No type of pontoon raft may be approved unless it satisfies the following conditions :—

1. It should be reversible and fitted with bulwarks of wood, canvas or other suitable material on both sides. These bulwarks may be collapsible.
2. It should be of such size, strength and weight that it can be handled without mechanical appliances, and, if necessary, be thrown from the vessel's deck.
3. It should have not less than 85 cubic decimetres (equivalent to three cubic feet) of air-cases or equivalent buoyancy for each person whom it can accommodate.
4. It should have a deck area of not less than 3,720 square centimetres (equivalent to four square feet) for each person whom it can accommodate and the platform should not be less than 15 centimetres (equivalent to six inches) above the water level when the raft is loaded.
5. The air-cases or equivalent buoyancy should be placed as near as possible to the sides of the raft.

ARTICLE XXXIV.

Capacity of Boats and Pontoon Rafts.

1. The number of persons which a boat of one of the standard types or a pontoon raft can accommodate is equal to the greatest whole number obtained by dividing the capacity in cubic metres (or cubic feet), or the surface in square metres (or square feet), of the boat or of the raft by the standard unit of capacity, or unit of surface (according to circumstances), defined below for each type.

2. The cubic capacity in metres of a boat in which the number of persons is determined by the surface shall be assumed to be 0.283 times the number of persons which it is authorised to carry.

3. The standard units of capacity and surface are as follows :—

Unit of Capacity.	Cubic Metres.	Equivalent in Cubic Feet.
Open boats, Type 1A.	0.283	10
Open boats, Type 1B.	0.255	9
Unit of Surface.	Square Metres.	Equivalent in Square Feet.
Open boats, Type 2A.	} 0.325	3½
Pontoon boats, Type 2C.		
„ „ Type 1C.	} 0.302	3¼
„ „ Type 2B.		

4. The Government of each High Contracting Party may accept, in place of 0.302 (3¼), a smaller divisor, if it is satisfied after trial that the number of persons for whom there is seating accommodation in the pontoon boat in question is greater than the number obtained by applying the above divisor, provided always that the divisor adopted in place of 0.302 (3¼) may never be less than 0.279 (3).

The Government which accepts a lower divisor in this way shall communicate to the Governments of the other Contracting Parties particulars of the trial and drawings of the pontoon-boat in question.

ARTICLE XXXV.

Capacity Limits.

Pontoon boats and pontoon rafts shall never be marked with a number of persons greater than that obtained in the manner specified in these Regulations.

This number shall be reduced :—

- (1) When it is greater than the number of persons for which there is proper seating accommodation, the latter number being determined in such a way that the persons when seated do not interfere in any way with the use of the oars.

- (2) When, in the case of boats other than those of the first two sections of the first class, the freeboard when the boat is fully loaded is less than the freeboard laid down for each type respectively. In such circumstances the number shall be reduced until the freeboard when the boat is fully loaded is at least equal to the standard freeboard laid down above.

In boats of types 1C and 2B the raised part of the deck at the sides may be regarded as affording seating accommodation.

ARTICLE XXXVI.

Equivalents for and Weight of the Persons.

In the tests for determining the number of persons which a boat or pontoon raft can accommodate each person shall be assumed to be an adult person wearing a life-jacket.

In verifications of freeboard the pontoon-boats shall be loaded with a weight of at least 75 kilogrammes (165 lbs.) for each adult person that the pontoon boat is authorised to carry.

In all cases two children under 12 years of age shall be reckoned as one person.

ARTICLE XXXVII.

Cubic capacity of Open Boats of the First Class.

1. The cubic capacity of an open boat of type 1A or 1B shall be determined by Stirling's (Simpson's) Rule or by any other method giving the same degree of accuracy. The capacity of a square-sterned boat shall be calculated as if the boat had a pointed stern.

2. For example, the capacity in cubic metres (or cubic feet) of a boat, calculated by the aid of Stirling's Rule, may be considered as given by the following formula :—

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

l being the *length* of the boat in metres (or feet) from the inside of the planking or plating at the stem to the corresponding point at the stern post; in the case of a boat with a square stern the length is measured to the inside of the transom.

A , B , C denote respectively the *areas of the cross-sections* at the quarter length forward, amidships, and the quarter length aft, which correspond to the three points obtained by dividing l into four equal parts (The areas corresponding to the two ends of the boat are considered negligible).

The areas A , B , C shall be deemed to be given in square metres (or square feet) by the successive application of the following formula to each of the three cross-sections :—

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

h being the *depth* measured in metres (or in feet) inside the planking or plating from the keel to the level of the gunwale, or, in certain cases, to a lower level, as determined hereafter.

a , b , c , d , e denote the horizontal *breadths* of the boat measured in metres (or in feet) at the upper and lower points of the depth and at the three points obtained by dividing h into four equal parts (a and e being the breadths at the extreme points, and c at the middle point, of h).

3. If the sheer of the gunwale, measured at the two points situated at a quarter of the length of the boat from the ends, exceeds 1 per cent. of the length of the boat, the depth employed in calculating the area of the cross-sections A or C shall be deemed to be the depth amidships plus 1 per cent. of the length of the boat.

4. If the depth of the boat amidship exceeds 45 per cent. of the breadth, the depth employed in calculating the area of the midship cross-section B shall be deemed to be equal to 45 per cent. of the breadth, and the depth employed in calculating the areas of the quarter length sections A and C is obtained by increasing this last figure by an amount equal to 1 per cent. of the length of the boat, provided that in no case shall the depths employed in the calculation exceed the actual depths at these points.

5. If the depth of the boat is greater than 122 centimetres (equivalent to 4 feet) the number of persons given by the application of this rule shall be reduced in proportion to

the ratio of 122 centimetres to the actual depth, until the boat has been satisfactorily tested afloat with that number of persons on board all wearing life jackets.

6. Each Administration shall impose, by suitable formulæ, a limit for the number of persons allowed in boats with very fine ends and in boats very full in form.

7. Each Administration reserves the right to assign to a boat a capacity equal to the product of the length, the breadth and the depth multiplied by 0.6 if it is evident that this formula does not give a greater capacity than that obtained by the above method. The dimensions shall then be measured in the following manner :—

Length: From the inter-section of the outside of the planking with the stem to the corresponding point at the stern post or, in the case of a square sterned boat, to the after side of the transom.

Breadth: From the outside of the planking at the point where the breadth of the boat is greatest.

Depth: Amidships inside the planking from the keel to the level of the gunwale, but the depth used in calculating the cubic capacity may not in any case exceed 45 per cent. of the breadth.

In all cases the ship owner has the right to require that the cubic capacity of the boat shall be determined by exact measurement.

8. The cubic capacity of a motor-boat is obtained from the gross capacity by deducting a volume equal to that occupied by the motor and its accessories.

ARTICLE XXXVIII.

Deck area of Pontoon Boats and Open Boats of the Second Class.

1. The area of the deck of a pontoon boat of type 1C, 2B, or 2C shall be determined by the method indicated below or by any other method giving the same degree of accuracy. The same rule is to be applied in determining the area within the fixed bulwarks of a boat of type 2A.

2. For example, the surface in square metres (or square feet) of a boat may be deemed to be given by the following formula :—

$$\text{Area} = \frac{l}{12} (2a + 1.5b + 4c + 1.5d + 2e).$$

l being the *length* in metres (or in feet) from the inter-section of the outside of the planking with the stem to the corresponding point at the stern post.

a, b, c, d, e denote the *horizontal breadths* in metres (or in feet) outside the planking at the points obtained by dividing l into four equal parts and sub-dividing the foremost and aftermost parts into two equal parts (a and e being the breadths at the extreme sub-divisions, c at the middle point of the length, and b and d at the intermediate points).

ARTICLE XXXIX.

Marking of Boats and Pontoon Rafts.

The dimensions of the boat and the number of persons which it is authorised to carry, shall be marked on it in clear permanent characters. These marks shall be specifically approved by the officers appointed to inspect the ship.

Pontoon rafts shall be marked with the number of persons in the same manner.

ARTICLE XL.

Equipment of Boats and Pontoon Rafts.

1. The normal equipment of every boat shall consist of :—

- (a) A single banked complement of oars and two spare oars ; one set and a half of thole pins or crutches ; a boat hook.
- (b) Two plugs for each plug-hole (plugs are not required when proper automatic valves are fitted) ; a bailer and a galvanised iron bucket.
- (c) A tiller or yoke and yoke lines.
- (d) Two hatchets.
- (e) A lamp filled with oil and trimmed.
- (f) A mast or masts with one good sail at least, and proper gear for each. (This does not apply to motor lifeboats.)
- (g) A suitable compass.

Pontoon lifeboats will have no plug-hole, but shall be provided with at least two bilge-pumps.

In the case of a ship defined in Article 2 of the Convention, which carries passengers in the North Atlantic, all the boats need not be equipped with masts, sails, and compasses, if the ship is provided with a radio-telegraph installation.

2. The normal equipment of every approved pontoon-raft shall consist of :—

- (a) Four oars.
- (b) Five rowlocks.
- (c) A self-igniting lifebuoy light.

3. In addition every boat and every pontoon-raft shall be equipped with :—

- (a) A life-line becketted round the outside.
- (b) A sea-anchor.
- (c) A painter.
- (d) A vessel containing five litres (equivalent to one gallon) of vegetable or animal oil. The vessel shall be so constructed that the oil can be easily distributed on the water, and so arranged that it can be attached to the sea-anchor.
- (e) A watertight receptacle containing one kilogramme (equivalent to two pounds avoirdupois) of provisions for each person.
- (f) A watertight receptacle containing one litre (equivalent to one quart) for each person.
- (g) A number of self-igniting "red lights" and a watertight box of matches.

ARTICLE XLI.

Davits.

Each set of davits shall have a boat of the first class attached to it, provided that the number of open boats of the first class attached to davits shall not be less than the minimum number fixed by the Table which follows.

If it is neither practicable nor reasonable to place on a ship the minimum number of sets of davits required by the rules, the Government of the State to which the ship belongs may authorise a smaller number of sets of davits to be fitted, provided always that this number shall never be less than the minimum number of open boats of the first class required by the rules.

If a large proportion of the persons on board are accommodated in boats whose length is greater than 15 metres (equivalent to 50 feet) a further reduction in the number of sets of davits may be allowed exceptionally if the Administration concerned is satisfied that the arrangements are in all respects satisfactory.

In all cases in which a reduction in the minimum number of sets of davits or other equivalent appliances required by the rules is allowed, the owner of the ship in question shall be required to prove, by a test made in the presence of a surveyor appointed by the Government, that all the boats can be efficiently launched in a minimum time.

The conditions of this test shall be as follows :—

- 1. The ship is to be upright and in smooth water ;
- 2. The time is the time required from the beginning of the removal of the boat covers, or any other operation necessary to prepare the boats for lowering, until the last boat or pontoon raft is afloat ;
- 3. The number of men employed in the whole operation must not exceed the total number of boat hands that will be carried on the vessel under normal service conditions ;
- 4. Each boat when being lowered must have on board at least two men and its full equipment as required by the rules.

The time allowed for putting all the boats into the water shall be fixed by a formula to be determined by the Government of each High Contracting Party, each Government undertaking to communicate its decision to the Governments of the other Contracting Parties.

ARTICLE XLII.

Additional Boats and Pontoon Rafts.

If the lifeboats attached to davits do not provide sufficient accommodation for all the persons on board, additional lifeboats of one of the standard types shall be provided.

This addition shall bring the total capacity of the boats on the ship at least up to the greater of the two following amounts :—

(a) The minimum capacity required by these Regulations ;

(b) A capacity sufficient to accommodate seventy-five per cent. of the persons on board.

The remainder of the accommodation required shall be provided either in boats of Class 1 or Class 2, or in pontoon rafts of an approved type.

ARTICLE XLIII.

Minimum Number of Davits and of Open Boats of the First Class.—Minimum Boat Capacity.

The following table fixes, according to the length of the ship :—

(A) *The minimum number of sets of davits* to be provided, to each of which must be attached a boat of the first class in accordance with Chapter VI. Life Saving Appliances, Article 47, of the Convention, and Article XLI above.

(B) *The minimum total number of open boats of the first class*, which must be attached to davits, in accordance with Article XLI above,

(c) *The minimum boat capacity required*, including the boats attached to davits and the additional boats, in accordance with Article XLII above.

Registered Length of the Ship.						(A.)	(B.)	(C.)	
						Minimum number of sets of davits.	Minimum number of open boats of the first class.	Minimum capacity of life-boats.	
Metres.			Feet.					Cubic metres.	Cubic feet.
31	and under	37	100	and under	120	2	2	28	980
37	"	43	120	"	140	2	2	35	1.220
43	"	49	140	"	160	2	2	44	1.550
49	"	53	160	"	175	3	3	53	1.880
53	"	58	175	"	190	3	3	68	2.390
58	"	63	190	"	205	4	4	78	2.740
63	"	67	205	"	220	4	4	94	3.330
67	"	70	220	"	230	5	4	110	3.900
70	"	75	230	"	245	5	4	129	4.560
75	"	78	245	"	255	6	5	144	5.100
78	"	82	255	"	270	6	5	160	5.640
82	"	87	270	"	285	7	5	175	6.190
87	"	91	285	"	300	7	5	196	6.930
91	"	96	300	"	315	8	6	214	7.550
96	"	101	315	"	330	8	6	235	8.290
101	"	107	330	"	350	9	7	255	9.000
107	"	113	350	"	370	9	7	273	9.630
113	"	119	370	"	390	10	7	301	10.650
119	"	125	390	"	410	10	7	331	11.700
125	"	133	410	"	435	12	9	370	13.060
133	"	140	435	"	460	12	9	408	14.430
140	"	149	460	"	490	14	10	451	15.920
149	"	159	490	"	520	14	10	490	17.310
159	"	168	520	"	550	16	12	530	18.720
168	"	177	550	"	580	16	12	576	20.350
177	"	186	580	"	610	18	13	620	21.900
186	"	195	610	"	640	18	13	671	23.700
195	"	204	640	"	670	20	14	717	25.350
204	"	213	670	"	700	20	14	766	27.050
213	"	223	700	"	730	22	15	808	28.560
223	"	232	730	"	760	22	15	854	30.180
232	"	241	760	"	790	24	17	908	32.100
241	"	250	790	"	820	24	17	972	34.350
250	"	261	820	"	855	26	18	1.031	36.450
261	"	271	855	"	890	26	18	1.097	38.750
271	"	282	890	"	925	28	19	1.160	41.000
282	"	293	925	"	960	28	19	1.242	43.880
293	"	303	960	"	995	30	20	1.312	46.350
303	"	314	995	"	1030	30	20	1.380	48.750

When the length of the ship exceeds 314 metres (equivalent to 1,030 feet) the Government of the State to which the ship belongs shall determine the minimum number of sets of davits and of open boats of the first class for that ship ; full particulars of its decision shall be communicated to the Governments of the other Contracting Parties.

ARTICLE XLIV.

Handling of Boats and Rafts.

The arrangements for launching boats on either side of the ship may be made either by means of appliances for transferring the boats or rafts from one side of the deck to the other, or by stowing some of the boats not under davits, or rafts, in rows across the deck or by any other equally satisfactory means.

The davits and other appliances for lowering the boats shall be placed on one or more decks in such positions that the handling of the boats can be satisfactorily carried out. They shall not be placed in the bows of the ship or in places where the proximity of the propellers might constitute a danger to the boats at the time of launching.

Boats may only be stowed on more than one deck on condition that proper measures are taken to prevent boats on an upper deck damaging those stowed below them.

If several boats are served by the same set of davits arrangements shall be made to prevent the falls fouling when they are recovered.

ARTICLE XLV.

Life-Jackets and Life-Buoys.

1. A life-jacket shall satisfy the following conditions :—

- (a) It shall be of approved material and construction ;
- (b) It shall be capable of supporting in fresh water for 24 hours 6·8 kilogrammes of iron (equivalent to 15 pounds avoirdupois).

Life-jackets the buoyancy of which depends on air compartments are prohibited.

2. A life buoy shall satisfy the following conditions :—

- (a) It shall be of solid cork or any other equivalent material ;
- (b) It shall be capable of supporting in fresh water for 24 hours at least 14 kilogrammes (equivalent to 31 pounds avoirdupois) of iron.

Life-buoys filled with rushes, cork shavings or granulated cork, or any other loose granulated material, or whose buoyancy depends upon air compartments which require to be inflated, are prohibited.

3. The minimum number of life-buoys with which ships are to be provided is fixed by the following table :—

Length of the Ship.		Minimum
Metres.	Equivalent in Feet.	Number of Buoys.
Under 122	Under 400	12
122 and under 183	400 and under 600	18
183 „ 244	600 „ 800	24
244 and over	800 and over	30

4. All the buoys shall be fitted with beackets securely seized. At least one buoy on each side shall be fitted with a life-line of at least 27·5 metres (15 fathoms) in length. The number of luminous buoys shall be not less than one-half of the total number of life-buoys, and in no case less than six. The lights shall be efficient self-igniting lights which cannot be extinguished in water, and they shall be kept near the buoys to which they belong, with the necessary means of attachment.

5. All the life-buoys and life-jackets shall be so placed as to be readily accessible to the persons on board ; their position shall be plainly indicated so as to be known to the persons concerned.

The life-buoys shall always be capable of being rapidly cast loose, and shall not be permanently secured in any way.

ARTICLE XLVI.

Exemptions applicable to Existing Ships.

The exemptions allowed in the case of existing ships, as provided by Article 52 of the Convention, are as follows :—

- (a) Until the 1st January, 1920, boats and rafts which have been accepted by the Administration of one of the Contracting States on board an existing ship may be accepted, respectively, in lieu of the lifeboats and pontoon life-rafts prescribed by this Convention.
- (b) Until the 1st January, 1920, the requirements that pontoon lifeboats should have the bottom and deck made in two thicknesses with textile material between, and that they should have the minimum freeboard specified need not be insisted upon in the case of pontoon boats accepted in accordance with the preceding paragraph (a).
- (c) In the case of ships between 75 metres (245 feet) and 140 metres (460 feet) in length, the minimum number of sets of davits may be reduced by one, below the figure given in Column B of the Table in Article XLIII above. In the case of ships of 140 metres (460 feet) or more in length this number may be reduced by one on each side. These reductions shall only be allowed if proper provision is made for launching the boats :
- (d) The provisions of Articles 42 and 49 of the Convention, respecting the launching of boats, shall not be applicable to existing ships.

ARTICLE XLVII.

Certificated Lifeboatmen.

In order to obtain the special lifeboatman's certificate provided for in Chapter VI, Life Saving Appliances, Article 54, of the Convention, the applicant must prove that he has been trained in all the operations connected with launching life-boats and the use of oars : that he is acquainted with the practical handling of the boats themselves ; and, further, that he is capable of understanding and answering the orders relative to life-boat service.

There shall be for each boat or raft a number of lifeboatmen at least equal to that specified in the following table :—

If the boat or raft carries—				The minimum number of certificated lifeboatmen shall be—			
Less than 61 persons	3
From 61 to 85 persons	4
„ 86 to 110 „	5
„ 111 to 160 „	6
„ 161 to 210 „	7

and, thereafter, one additional certificated lifeboatman for each additional 50 persons

ARTICLE XLVIII.

Manning of Boats.

An officer, petty officer, or seaman shall be placed in charge of each boat or pontoon raft ; he shall have a list of its crew, and shall see that the men placed under his orders are acquainted with their several duties and stations.

A man capable of working the motor shall be assigned to each motor boat.

The duty of seeing that the boats, pontoon-rafts, and other life-saving appliances are at all times ready for use shall be assigned to one or more officers.

ARTICLE XLIX.

Fire Detection and Extinction.

1. A continuous patrol system shall be organised so that any outbreak of fire may be promptly detected.

2. Every ship shall be provided with powerful pumps operated by steam or other means. On ships of less than 4,000 tons there shall be two, and on larger ships three of

these pumps. The pumps shall be capable of delivering a sufficient quantity of water in two powerful jets simultaneously in any given part of the vessel, and shall be available for immediate use before the vessel leaves port.

3. The service pipes shall permit of two powerful jets of water being simultaneously directed on any given part of a deck occupied by passengers and crew, when the watertight and fireproof doors are closed. The service pipes and hoses shall be of ample size and made of suitable material. The branches of the pipes shall be so placed on each deck that the fire hose can be easily coupled to them.

4. Provision shall be made whereby both two powerful jets of water and a sufficient supply of steam may be conveyed to every space filled with cargo. Provision for the supply of steam need not be required in ships of less than 1,000 tons.

5. A sufficient number of portable fluid fire extinguishers shall be provided, at least two being carried in each machinery space.

The Governments of the High Contracting Parties may accept other types of extinguishers provided that it is evident after trial that such extinguishers are as effective as the type referred to above. A Government which accepts a new type of extinguisher shall send a description of the apparatus and particulars of the trial to the Governments of the other Contracting Parties.

6. Two equipments, consisting of a smoke helmet and a safety lamp, shall be carried on board and kept in two different places.

7. All the fire-extinguishing appliances shall be thoroughly examined at least once each year by a surveyor appointed by the Government.

ARTICLE L.

Muster List.

The muster list shall assign duties to the different members of the crew in connection with :—

- (a) The closing of the watertight doors, valves, &c.
- (b) The equipment of the boats and rafts generally.
- (c) The launching of the boats attached to davits.
- (d) The general preparation of the other boats and the pontoon rafts.
- (e) The muster of the passengers.
- (f) The extinction of fire.

The muster list shall assign to the members of the stewards' department their several duties in relation to the passengers at a time of emergency. These duties shall include :—

- (a) Warning the passengers.
- (b) Seeing that they are dressed and have put on their life-jackets in a proper manner.
- (c) Assembling the passengers.
- (d) Keeping order in the passages and on the stair ways, and, generally, controlling the movements of the passengers.

The muster list shall specify definite alarm signals for calling all the crew to their boat and fire stations, and shall give full particulars of these signals.

ARTICLE LI.

Musters and Drills.

Musters of the crew at their boat and fire stations, followed by boat and fire drills respectively, shall be held at least once a fortnight, either in port or at sea. An entry shall be made in the official log book of these drills, or of the reasons why they could not be held.

Different groups of boats shall be used in turn at successive boat drills. The drills and inspections shall be so arranged that the crew thoroughly understand and are practised in the duties they have to perform, and that all the boats and pontoon-rafts on the ship with the gear appertaining to them are always ready for immediate use.

SAFETY CERTIFICATES.

ARTICLE LII.

Standard Safety Certificate.

(Official Seal)

(Country)

SAFETY CERTIFICATE.

Issued under the provisions of the

INTERNATIONAL CONVENTION FOR SAFETY OF LIFE AT SEA.

Signed at London, 20th January, 1914.

Name of Ship.	Signal Letters (International Code).	Port of Registry.	Gross Tonnage.

(Name)

I, the undersigned

certify :

- I. that the above-mentioned ship has been duly surveyed in accordance with the provisions of the International Convention referred to above ;
- II. that the survey showed that the ship complied with the requirements of the said Convention as regards :

- (1) the hull, watertight subdivision, main and auxiliary boilers and machinery :

Convention. Article 17, and annexed Regulations, Article X.	(To be filled up only on the request of the owner).	
Lengths.	Metres.	Equivalent in feet to.
(1) of the ship for which this certificate is issued ...		
(2) of the standard ship (Column C of the Table in Art. VIII. of the Regulations) the factor of subdivision of which has been employed in the case of the ship for which this certificate is issued.		

- (2) the boats and life-saving appliances :

..... boats capable of accommodating	persons.
..... rafts	.....
..... life-buoys.	
..... life-jackets.	

(3) Radiotelegraph installation :—

—	Class and numbers required by Articles 33 and 34 of the said Convention.	Actual class and numbers.
Class of ship :
Number of { Operators of the 1st Class
" 2nd "
{ Certificated Watchers " ...	—	..

III. That in all other respects the ship complies with the requirements of the said Convention, so far as those requirements apply thereto.

This certificate is issued under the authority of the _____ Government. It will remain in force until _____

The undersigned declares that he is duly authorised by the said Government to issue this certificate.

(Signature)

Issued at _____ the _____ day of _____

In witness whereof the Plenipotentiaries have signed hereafter.

Done at London, the 20th January, 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.
J. HAMILTON LEWIS.
EUGENE 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.

HARALD PEDERSEN.	} <i>ad referendum.</i>
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.

FINAL PROTOCOL.

At the moment of signing the Convention on Safety of Life at Sea concluded this day, the undersigned Plenipotentiaries have agreed on the following :—

I.

The voyages referred to in Article 2 of this Convention include those from a port situated in a Colony, Possession or Protectorate, in which the Convention is in force, to a port situated outside that country, and conversely.

II.

As regards the ratification of this Convention, a special delay is allowed to the Danish Government which shall have the right of ratifying it until April 1st, 1915.

III.

This Convention shall not apply to ships registered in a Colony, Possession or Protectorate in which the Convention is not in force.

In witness whereof the Plenipotentiaries have drawn up this Final Protocol which shall have the same force and the same validity as if the provisions thereof had been

inserted in the text of the Convention to which it belongs and they have signed it in a single copy which shall remain deposited in the archives of the British Government and of which a copy shall be sent to each Party.

Done at London the 20th January, 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.
J. HAMILTON LEWIS.
EUGENE 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.

HARALD PEDERSEN.
J. BRUHN.
JENS EVANG. } *ad referendum.*

J. V. WIERDSMA.
H. S. J. MAAS.
A. D. MULLER.
WILMINK.
J. W. G. COOPS.

N. DE ETTER.

C. O. OLSEN.
NILS GUSTAF NILSSON.

The Conference makes the following recommendations :—

As regards Safety of Navigation :—

1.

The Government of the United States and the Directors of the Suez Canal Company should be asked to publish at four hourly intervals at Colon and Panama and Suez, the barometric pressure with the necessary corrections for temperature and height above sea level.

2.

The attention of the Governments which have adopted the Regulations for the prevention of Collisions at Sea should be drawn to the necessity of revising these regulations, and in particular as regards—

1. The lights of sailing ships ;
2. The signals intended to indicate the course of a ship in fog ;
3. Regulations relating to warships navigating without lights ;
4. Navigation in the neighbourhood of warships ;
5. Regulations relating to submarines ;
6. The adaptation of lights and sound signals to the dimensions and speed of modern ships.

3.

The administrations concerned should continue to take steps to ensure that the power of ships' lights and sound signals comply fully with the requirements of the International Regulations for preventing Collisions at Sea.

4.

In view of the diversity of practice and opinion in the different countries, the question of the adoption of a uniform system of helm orders should be considered at the same time as the revision of the Regulations for preventing Collisions at Sea.

5.

In districts where fog is frequent, every lightship on an important outside station should be provided with a submarine bell.

6.

Every ship defined in Article 2 of this Convention of large size should be provided with search-lights for use in rescue work and other urgent cases.

7.

Binoculars should not be provided for look-out men.

8.

The tests in use for visual acuity and colour vision for officers and look-out men should be made general.

The question of rendering harbour and tide signals uniform should be considered by the different Governments.

The Governments of the High Contracting Parties should consider the question of approaching the companies and owners concerned with a view to securing that ships crossing the North Atlantic shall not pass over the Newfoundland Banks during the fishing season.

The international services provided for in Articles 6 and 7 of the Convention should, if possible, be established in time for the seasons of 1914 and 1915.

The International Load Line Conference, which the British Government proposes to convene as soon as the necessary preliminary work is completed, should also deal, if possible, with timber deck loads.

As regards Radiotelegraphy :

The Governments of the Contracting States should make the necessary representation to the International Meteorological Committee that it should consider the increase of the number of stations able to send out weather messages to ships at sea and the best distribution of these stations.

In support of the recommendations of the International Time Conference held at Paris in 1912 :

1. A radiotelegraph meteorology service should be established conformably to the provisions of Article XLV. of the Regulations appended to the London Radiotelegraph Convention.

2. Foreign-going sailing and steam ships should be provided with an apparatus for the reception of time and weather signals.

The attention of the Governments of the Contracting States should be drawn to the desirability of making every effort to reduce the delays allowed by Article 38 of this Convention for the installation of radiotelegraph apparatus and the provision and training of operators for ships in the First and Second Classes, as well as those provided in the same article for the installation of the said apparatus, the provision and training of operators and the establishment of a continuous watch on ships of the Second and Third Classes.

As regards Life Saving Appliances :

The attention of each of the Governments of the Contracting States should be drawn to the desirability of applying at the earliest possible moment the provisions of the Convention relating to the handling of boats and boat-drills and fire-drills, as well as the provisions for preventing, discovering and extinguishing fire.

In witness whereof the Plenipotentiaries have decided that the above recommendations should be annexed to the Final Protocol in order that they may have all reasonable authority.

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.
J. HAMILTON LEWIS.
EUGENE 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.

HARALD PEDERSEN.
J. BRUHN.
JENS EVANG. } *ad referendum.*

J. V. WIERDSMA.
H. S. J. MAAS.
A. D. MULLER.
WILMINK.
J. W. G. COOPS.
N. DE ETTER.
C. O. OLSEN.
NILS GUSTAF NILSSON.

Military :—

- ARMY REVIEW. Vol. V. No. 1. July 1913. 1s.
 CHEMISTS OF THE RESEARCH DEPARTMENT. Rules and Regulations specially relating to. 1d.
 EQUIPMENT. INFANTRY. Pattern 1908 Web. 1913. 2d.
 EQUIPMENT REGULATIONS :—
 Part 2. Details :—Sec.—
 I. (Infantry.) Regular Army. 1913. 6d.
 III. Army Service Corps. (Regular Army.) 1913. 6d.
 XIa. Horse Artillery. Q.F. 13-pr. 1913. 9d.
 XIc. Field Artillery. Q.F. 4.5-inch Howitzer. (Regular Army.) 1913. 9d.
 XIIb. Royal Garrison Artillery, Siege Artillery, Movable Armament, and Machine Guns in Armaments. 1913. 1s.
 XIIc. Heavy Artillery. B.L. 60-pr. (Regular Army.) 1913. 9d.
 ESTABLISHMENTS. PEACE. Part II. Territorial Force. 1913-14. 4d.
 EXAMINATION PAPERS :—
 OFFICERS TRAINING CORPS. Cadets of the Junior and Senior Divisions. Certificates A and B. March 1913. 6d.
 SPECIAL RESERVE, MILITIA, TERRITORIAL FORCE, AND UNIVERSITY CANDIDATES. March 1913. 1s.
 FIELD SERVICE MANUALS :—
 MEDICAL SERVICE. ARMY. Expeditionary Force. 1913. 3d.
 SIGNAL SERVICE. Signal Company (Air-line). Expeditionary Force. 1913. 3d.
 GUN. 13-pr. Q.F. Handbook for. Land Service. 1913. 1s. 3d.
 INFANTRY TRAINING, 1911. Amendments, Aug. 1913. 1d.
 POSTAL SERVICES. ARMY. WAR. Manual of. 1913. 3d.
 REMOUNT REGULATIONS. 1913. 3d.
 RIFLES, SHORT AND CHARGER-LOADING, MAGAZINE, LEE-ENFIELD. Handbook for Serjeant-Instructors of Special Reserve, Officers Training Corps, and Territorial Force in regard to the Care, Inspection, &c., of. 3d.
 TRANSPORT. MECHANICAL. Regulations for the Appointment of Inspectors of. 1913. 1d.
 TYPHOID (ANTI-) COMMITTEE. Report. 1912. 2s. 6d.
 WORKS MANUAL. WAR. Provisional. 1913. 4d.

Admiralty :—

- FIRST AID in the Royal Navy. 9d.
 FLAG, THE UNION, in its present form. Memorandum relative to the Origin of. 4d.
 MEDITERRANEAN PILOT. Vol. II. 1905. Revised Supplement (2), 1913. —
 UNIFORM REGULATIONS for Chief Petty Officers, Petty Officers, Men and Boys of the Fleet, and for Boys in the Training Establishments. 9d.
 WATCH AND QUARTER BILLS, &c. :—
 No. 1 size. S. 250 (Revised Aug. 1912). For complements above 500. 2s.
 No. 2 size. S. 250 (Revised Jan. 1913). For complements below 500. 2s.

Board of Trade :—

- EXPLOSION AND FIRE on Fishing and other small Vessels fitted with Internal-combustion Engines. Precautions against. 1d.
 MERCHANT SHIPPING :—
 ACTS OF PARLIAMENT, REGULATIONS, ORDERS, INSTRUCTIONS AND NOTICES now (May 1913) in force. List of the principal. 3d.
 FISHING BOATS. Examination of Skippers and Second Hands of. Regulations for. Exn. 1 (Fishing). 3d.
 TONNAGE MEASUREMENT OF SHIPS. Instructions as to the. 1s. 3d.
 NATIONAL INSURANCE ACT, 1911. PART II. UNEMPLOYMENT INSURANCE. Parts II. and III. of the Act, with Schedules, Explanatory Memorandum, and Statutory Regulations, Rules, and Orders in connection with Unemployment Insurance. March 1913. 3d.
 SURVEYS. INSTRUCTIONS AS TO :—MASTERS' AND CREW SPACES. 2d.

Record Publications :—

- I. CALENDARS.
 ENGLAND AND SPAIN. Letters, Despatches, and State Papers relating to the Negotiations between. Preserved in the Archives at Vienna, Simancas, and elsewhere. Vol. IX. EDWARD VI. 1547-1549. 15s.
 INQUISITIONS POST MORTEM and other analogous Documents. Vol. IV. EDWARD I. Years 29-35. 15s.
 PATENT ROLLS :
 EDWARD III. Vol. XIV. 1367-1370. 15s.
 HENRY III. Vol. VI. 1266-1272. 15s.
 STATE PAPERS. FOREIGN SERIES. ELIZABETH. Vol. XVII. Jan.-June 1583, and Addenda. 15s.
 TREASURY BOOKS. Vol. VI. 1679-80. 15s.

Home Office :—

- COAL MINES ACT, 1911. TEST OF SAFETY LAMPS. Memorandum, Feb. 6, 1913. 1d.
 CONVICT. THE ENGLISH. A Statistical Study by Charles Goring, M.D., B.Sc. Lond., Deputy Medical Officer, H.M. Prison, Parkhurst. 9s.
 FACTORY AND WORKSHOP ACTS, 1901 to 1911. Certifying Factory Surgeons and appointed Surgeons in Ireland. List of. Corrected to June 30, 1913. List 78. Aug. 1913. 1s.
 FENCING OF MACHINERY AND PREVENTION OF ACCIDENTS IN LAUNDRIES. Memo. on. Form 414. May 1913. 1d.
 FENCING OF MACHINERY AND OTHER SAFEGUARDS IN COTTON WEAVING FACTORIES. Report on Conferences between Employers, Operatives, and Inspectors concerning. 1d.
 FENCING OF MACHINERY AND PREVENTION OF ACCIDENTS IN WOOLLEN AND WORSTED MILLS. Report on Conferences between Employers, Operatives, and Inspectors concerning. 1d.
 FINGER PRINTS. CLASSIFICATION AND USES OF. Fourth Edition. By Sir E. R. Henry, G.C.V.O., K.C.B., C.S.I. (The Commissioner of Police of the Metropolis.) 2s.
 FIREDAMP. HOW TO TEST FOR. Leaflet, with coloured illustration. 1½d.
 SHOPS ACTS, 1912 and 1913, with Regulations, Explanatory Memorandum, and Circulars. (Bound 6d.) 4d.
 SUMMARY JURISDICTION. List of Courts of, in England and Wales. 6s.

Local Government Board :—

- EPIDEMIC DIARRHOEA : FEEDING OF INFANTS : NOTIFICATION OF BIRTHS ACT, 1907. Circular, July 23, 1913, to Sanitary Authorities. 1d.
 HOUSING OF THE WORKING CLASSES ACTS, 1890 to 1909 :—
 HOUSES FOR THE WORKING CLASSES. Memorandum with respect to the Provision and Arrangement of. 3d.
 NOTIFICATION OF BIRTHS ACT, 1907. CHARTS showing the Population under the operation of the Act in each County in England and Wales, on March 31, 1913. 3d.

Various :—

- ARMS OF ST. VINCENT. 6d.
 BUILDINGS FOR SMALL HOLDINGS in England and Wales. Report of the Departmental Committee; with Abstract of the Evidence, Appendices, and a series of Plans and Specifications. [Reprinted from the *Parliamentary Paper* [Cd. 6708] of Session 1912-13.] 1s. 6d.
 FOREIGN OFFICE :—
 AFRICA BY TREATY. THE MAP OF. 3rd Edition. 3 Vols. and case of Maps. 60s.
 COMMERCIAL TREATIES BETWEEN GREAT BRITAIN AND FOREIGN POWERS. Vols. I. to XXV. 15s. each.
 COMMERCIAL TREATIES, &c., between Great Britain and Foreign Powers. Handbook of. 10s.
 STATE PAPERS. British and Foreign. In 101 vols. 10s. each.

GREENWICH OBSERVATORY :—

- ALTAZIMUTH CATALOGUE for the Epoch 1900.0. 3s.
 ASTRONOMICAL, MAGNETICAL, AND METEOROLOGICAL OBSERVATIONS. 1911. 20s.
 ASTRONOMICAL RESULTS. 1911. 5s.
 CHRONOMETER WATCHES on trial for purchase by the Board of Admiralty. Rates of. Aug. 3 to Nov. 23, 1912. 2d.
 MAGNETICAL AND METEOROLOGICAL RESULTS. 1911. 3s.
 PHOTO-HELIOGRAPHIC RESULTS. 1911. 3s.
 Report of the Astronomer Royal to the Board of Visitors of the Royal Observatory, Greenwich, June 7, 1913. 1s.
 LUNACY COMMISSION. 67th Report. Part II. 6s.
 POST OFFICE. WIRELESS TELEGRAPH OPERATORS working Installations licensed by H.M. Postmaster-General. Handbook for. Revised in accordance with the Radiotelegraphic Convention of London, 1912. 3d.
 SESSION, COURT OF, SCOTLAND :—
 CODIFYING ACT OF SEDERUNT, 1913. A Codification of the Acts of Sederunt presently in force. 3s. 6d.
 SLEEPING SICKNESS COMMISSION OF THE ROYAL SOCIETY. Reports of the. No. XIII. 2s. 6d.
 STORM WARNINGS. CODES OF SIGNALS adopted and recommended by the International Meteorological Committee, 1910-13, for ; together with a list of the Maritime Weather Signals at present in use in the various Countries of the Globe. 4th Edition. 1913. 4d.

INTERNATIONAL CONFERENCE ON SAFETY OF LIFE AT SEA.

TEXT OF THE CONVENTION

FOR THE

SAFETY OF LIFE AT SEA.

SIGNED AT LONDON. JANUARY 20. 1914.

[WITH TRANSLATION.]

*Presented to both Houses of Parliament by Command of His Majesty.
February 1914.*

LONDON:

PRINTED UNDER THE AUTHORITY OF HIS MAJESTY'S STATIONERY OFFICE
By HARRISON AND SONS, 45-47, ST. MARTIN'S LANE, W.C.,
PRINTERS IN ORDINARY TO HIS MAJESTY.

To be purchased, either directly or through any Bookseller, from
WYLLIAN AND SONS, LTD., 29, BROMS BUILDINGS, FETTER LANE, E.C., and
28, ABINGDON STREET, S.W., and 54, ST. MARY STREET, CARDIFF; or
H.M. STATIONERY OFFICE (SCOTTISH BRANCH), 23, FORTH STREET, EDINBURGH; or
P. PONSONBY, LTD., 116, GRAFTON STREET, DUBLIN;
or from the Agents in the British Colonies and Dependencies,
the United States of America, the Continent of Europe and Abroad of
T. FISHER UNWIN, LONDON, W.C.

1914.

CONFÉRENCE INTERNATIONALE

POUR

LA SAUVEGARDE DE LA VIE
HUMAINE EN MER.

PROCÈS-VERBAUX, RAPPORTS

DES COMMISSIONS ET AUTRES DOCUMENTS.

CONFÉRENCE INTERNATIONALE POUR LA SAUVEGARDE
DE LA VIE HUMAINE EN MER.

LONDRES, 12 NOVEMBRE, 1913—20 JANVIER, 1914.

Procès-verbaux, Rapports des Commissions et autres
Documents.

TABLE DES MATIÈRES.

						Page
Sujets à discuter	.	..	..	..	..	1
Procès-verbaux des Séances plénières—						
Liste des délégués	..	..	..	..	..	7
Séance d'ouverture	..	..	..	..	..	11
Deuxième Séance	..	..	.	..	..	18
Troisième Séance	..	..	..	..	..	23
Séance de Clôture	..	..	..	..	..	32
Rapports des Commissions—						
Sécurité de la Navigation	..	..	..	..	..	36
Sécurité de la Construction	..	..	..	..	..	56
Radiotélégraphie	..	..	..	..	..	69
Engins de Sauvetage	..	..	..	..	..	73
Certificats	..	..	..	..	..	87

SUJETS À DISCUTER.

MÉ MORANDUM DISTRIBUÉ PAR LE GOUVERNEMENT DE SA MAJESTÉ BRITANNIQUE.

1. *Objet de la Conférence.*—Dans les lettres d'invitation la formule suivante fut employée en vue d'indiquer l'objet de la Conférence :—

L'objet de la Conférence serait de s'efforcer d'établir un accord entre les États participants en ce qui concerne les conditions nécessaires pour la sécurité à imposer aux navires à passagers et en ce qui concerne les autres mesures dans l'intérêt de la sécurité du transport maritime des passagers. Au cas où un pareil accord serait obtenu et consacré par une Convention, chaque État signataire aurait à donner une suite législative et administrative aux dispositions de cette Convention et à délivrer les certificats nécessaires aux navires de son pavillon qui satisferaient à ces dispositions. La Conférence étudierait, en outre, les conditions auxquelles les certificats ainsi délivrés seraient acceptés comme valables par les autres États signataires.

Cette formule fut rédigée en vue d'englober toutes les questions principales concernant la sécurité du transport maritime des passagers, et en même temps d'assurer que les discussions soient tenues dans des limites pratiques afin que les travaux de la Conférence pussent aboutir à un résultat utile.

Les délégués des Puissances feront savoir sans doute à la Conférence les pouvoirs dont ils sont munis par leurs Gouvernements respectifs.

2. *Programme de la Conférence.*—Il était nécessaire de joindre aux lettres d'invitation à la Conférence un programme rédigé d'avance en vue d'indiquer la nature des sujets qu'il paraîtrait utile de discuter. Ce programme fut rédigé comme il suit :—

- (1.) *Uniformité internationale.*—Principes qui doivent régir une acceptation réciproque par chacun des Gouvernements représentés des certificats délivrés et des règlements édictés par les autres Gouvernements concernant la sécurité des personnes en mer.
- (2.) *Sécurité de la Construction.*—Principes qui doivent être posés concernant les cloisons et la subdivision en compartiments étanches, et question de savoir quels principes peuvent être posés pour obtenir que les navires soient appropriés à leurs services en ce qui concerne la coque, la machinerie et l'équipement.
- (3.) *Engins de Sauvetage.*—Principes qu'il convient de renforcer en ce qui concerne les engins de sauvetage à faire porter par les navires, types d'embarcations et autres engins de sauvetage qui doivent être acceptés, et dispositions pour surveiller, installer, mettre à l'eau et manœuvrer les embarcations et autres engins.
- (4.) *Sécurité de la Navigation.*—Principes qu'il convient d'adopter en ce qui concerne le contrôle de la navigation et les avis de sécurité comprenant la radiotélégraphie, les signaux, l'assistance aux navires en détresse, l'annonce des glaces et des épaves, les routes des navires, &c.

Les questions visées dans ce programme sont traitées d'une façon plus détaillée dans les parties suivantes.

3. *Sous-Commissions de la Conférence.*—Il y a dans le programme de la Conférence de nombreuses questions d'une nature complexe et technique, et la Conférence sans doute serait satisfaite d'en renvoyer quelques-unes au préavis de Sous-Commissions.

On suggère qu'il serait désirable de créer les Sous-Commissions suivantes :—

- (1.) Uniformité internationale.
- (2.) Sécurité de la construction, surtout en ce qui concerne les cloisons et les compartiments étanches.
- (3.) Engins de sauvetage.
- (4.) Radiotélégraphie.
- (5.) Sécurité de la navigation.

A mesure que les travaux de la Conférence s'avancent on pourrait trouver nécessaire de créer d'autres Sous-Commissions, mais si la Conférence est d'accord que les cinq Sous-Commissions précitées soient certainement nécessaires, il paraîtrait désirable d'en nommer les membres immédiatement.

UNIFORMITÉ INTERNATIONALE.

4. *Reconnaissance mutuelle des Certificats.*—Il y a déjà, dans le cas de quelques pays, des arrangements par lesquels les Gouvernements acceptent réciproquement les certificats délivrés par les autres Gouvernements.

Quant à la sécurité des navires à passagers, il serait sans doute possible pour la Conférence de poser des principes généraux auxquels doivent satisfaire les navires des États signataires ; s'il en est ainsi, il serait nécessaire d'envisager les questions suivantes :—

- (a.) S'il est possible de créer un système par lequel chaque État signataire devrait délivrer un certificat national d'inspection aux navires de son pavillon qui satisferaient aux conclusions adoptées par la Conférence ?
- (b.) S'il est nécessaire que la Conférence arrête une forme spéciale concernant les certificats à délivrer par un État signataire aux navires de son propre pavillon ?
- (c.) Si les certificats doivent rester valables seulement pour un temps déterminé, et, s'il en est ainsi, quelle doit être la durée de validité de ces certificats ?
- (d.) Si tout navire possesseur d'un certificat valable émanant de son Gouvernement est libéré de toute inspection ou intervention dans les ports des autres États signataires, sauf dans le cas d'innavigabilité évidente ou de défectuosité évidente ou sérieuse.
- (e.) S'il est désirable que d'autres certificats soient acceptés réciproquement par les États signataires, et s'il en est ainsi, sous quelles conditions ?

SÉCURITÉ DE CONSTRUCTION.

5. *Cloisons et Compartiments étanches.*—Quelques-uns des Gouvernements intéressés ont fait récemment une étude spéciale de cette question. Ainsi il est peut-être à désirer qu'une Sous-Commission spéciale de la Conférence soit nommée pour examiner les conclusions auxquelles ces Gouvernements sont arrivés, et pour comparer les résultats de leurs travaux en vue de déterminer les questions suivantes :—

- (a.) L'examen de cette question est-il suffisamment avancé pour que la Conférence puisse poser des principes qui devraient être obligatoires pour tous les États signataires concernant les nouveaux navires transocéaniques à passagers, et s'il en est ainsi, quelle est la nature de ces principes ?
- (b.) Est-il désirable et possible de poser des principes généraux en ce qui concerne les navires à passagers existant actuellement et effectuant une navigation transocéanique ?

6. *Inspection des Navires à Passagers.*—En vue des conditions différentes qui existent dans les divers pays, est-il possible d'assurer un système uniforme d'inspection dans tous les ports des États signataires ? Si non, serait-il suffisant d'exiger que l'inspection doit se faire, soit par des inspecteurs appartenant à l'administration, soit par des inspecteurs nommés spécialement dans ce but par les Gouvernements, de

manière que le Gouvernement en question accepte dans chaque cas la responsabilité complète pour le caractère efficace et complet de l'inspection.

7. *Principes qui doivent régir l'Inspection.*—Est-il possible ou désirable que la Conférence pose des règles qui régiraient sous tous les rapports l'inspection des navires à vapeur à passagers ; si non, la Conférence peut-elle poser des principes généraux qui pourraient régir les navires à vapeur à passagers dans les divers États en ce qui concerne la coque, les chaudières, la machinerie et l'équipement ?

8. *Mesures à prendre pour éviter les Araries.*—On a suggéré que du moins en ce qui concerne les grands navires à passagers à construire, il serait obligatoire que la machinerie et l'équipement soient en partie doublée ou en sections doubles capables de fonctionner indépendamment, afin de diminuer la possibilité d'une avarie. Doit-on laisser cette question à la détermination des administrations pays signataires, ou doit-elle être traitée par la Conférence ? Et dans ce dernier cas, la Conférence peut-elle poser des règles ou des principes généraux sur le sujet ?

ENGINS DE SAUVETAGE.

9. *Nombre des Embarcations.*—La Conférence accepte-t-elle le principe, déjà adopté par quelques Gouvernements, qu'à l'avenir tous les navires qui effectuent une navigation transocéanique doivent porter un nombre suffisant de "life-boats" ou d'appareils équivalents pour contenir toutes les personnes à bord ?

Au cas où la Conférence accepte ce principe, est-il possible de formuler des règles d'une nature générale de manière que le principe puisse s'appliquer, autant qu'il soit raisonnable, d'une manière uniforme dans les divers États signataires ? Les points suivants, entre autres, paraissent mériter la considération de la Conférence :—

- (a.) Les types d'embarcations à accepter comme "life-boats."
- (b.) La forme et la capacité des embarcations.
- (c.) L'espace à donner à chaque personne.
- (d.) Le nombre de jeux de bossoirs ou d'appareils équivalents à prévoir.
- (e.) L'installation et l'arrangement des embarcations.
- (f.) L'équipement des embarcations.
- (g.) Radeaux de sauvetage.
- (h.) Bouées et gilets de sauvetage.

10. *L'Équipage des Embarcations à prévoir.*—Une augmentation dans le nombre des embarcations semblerait être de peu d'utilité s'il n'y a pas un nombre suffisant d'hommes exercés aux embarcations et capables de les mettre à l'eau et de les manœuvrer. Les embarcations peuvent être de divers types et de diverses capacités. La Conférence est-elle d'accord pour poser des principes généraux—

- (a.) Quant au nombre du personnel exercé à la manœuvre des embarcations que doivent porter les divers navires ?
- (b.) Quant à la définition du terme "hommes exercés à la manœuvre des embarcations" ?

11. *L'Équipage des Navires à prévoir.*—La Conférence est-elle préparée à poser des principes concernant le nombre du personnel dont les navires à passagers doivent être munis au point de vue de la sécurité des transports maritimes, à part la question du nombre d'équipe des embarcations, ou doit-on laisser les administrations des pays signataires déterminer cette question ?

12. *Exercices d'Embarcations.*—De la question du nombre des embarcations et de l'équipe nécessaire à l'armement passons à la question des exercices d'embarcations. La Conférence peut-elle poser des principes généraux quant aux questions suivantes :—

- (a.) En quoi doivent consister les exercices d'embarcations ?
- (b.) Combien de fois doivent-ils avoir lieu ?

13. *Organisation du Personnel en cas de Détresse.*—Pour faire les exercices d'embarcations d'une manière satisfaisante et pour embarquer les passagers sans accident en cas de détresse, il est essentiel qu'un règlement soit préparé d'avance sur

chaque navire indiquant les devoirs à remplir en cas de détresse, afin de familiariser le personnel avec les postes qu'il doit occuper et avec les manœuvres qu'il doit effectuer en pareils cas.

La Conférence est-elle préparée à décider les questions suivantes :—

- (a.) Quels doivent être les points principaux d'une telle organisation ?
- (b.) Est-il à désirer que les détails de l'organisation soient arrêtés par les autorités des États signataires, ou dans le cas de chaque navire doit-on laisser à l'armateur et au capitaine de créer l'organisation qui leur semble bon, à condition que l'administration compétente du Gouvernement s'assure qu'une organisation satisfaisante a été préparée pour chaque navire, et que cette organisation est en conformité de certains principes bien définis.
- (c.) L'organisation du personnel doit-elle viser la question des exercices d'incendie et des exercices de manœuvre des cloisons ?

14. *Appareils contre les Incendies.*—Une étude spéciale de cette question s'est faite récemment dans quelques-uns des pays intéressés, et la Conférence devra déterminer s'il est possible de poser des principes généraux qui pourront être appliqués uniformément aux navires des divers pays, de manière à assurer que tout navire transocéanique à passagers trouve, dans sa construction et son équipement, les moyens les plus efficaces pour prévenir, signaler et combattre les incendies à bord.

RADIOTÉLÉGRAPHIE.

15. *Radiotélégraphie.*—Dans quelques pays il y a déjà en vigueur des lois qui exigent dans les navires de quelques catégories une installation radiotélégraphique en vue d'assurer la sécurité des personnes en mer, et en d'autres pays il est déjà question d'une législation semblable. Il est au plus haut degré désirable qu'il y ait uniformité internationale sur cette question, et il est possible que la Conférence pourra poser des principes généraux sur ce sujet—

- (a.) Quant aux catégories de navires qui devraient être munies d'un appareil radiotélégraphique. Est-il possible et désirable d'exempter de l'obligation internationale les navires qui font une certaine espèce de parcours, et s'il en est ainsi, à quelles espèces de parcours cette exemption doit-elle s'appliquer ?
- (b.) Quant à la classification de ces navires au point de vue de la Convention radiotélégraphique, 1912.
- (c.) Quant à la distance à laquelle les navires devraient pouvoir lancer des signaux.

16. *Secours aux Navires en Détresse.*—

- (a.) La Conférence est-elle préparée à poser des principes généraux regardant l'obligation d'un navire lorsqu'il a reçu un signal de détresse radiotélégraphique de porter secours au bâtiment en détresse ?
- (b.) Est-il possible d'arrêter des règlements d'avance pour éviter que les navires qui reçoivent un signal de détresse soient portés à se détourner sans nécessité ou inutilement de leurs routes, c'est-à-dire est-il possible de permettre au navire en détresse de déterminer lequel des bâtiments qui auraient reçu le signal doit lui porter secours ?

SÉCURITÉ DE LA NAVIGATION.

17. *Épaves.*—Le Gouvernement des États-Unis prend actuellement des mesures spéciales en ce qui concerne la destruction des épaves, et d'autres Gouvernements prennent aussi des mesures à cet effet. Des mesures sont aussi prises ou contemplées en divers pays pour obtenir des informations sur les épaves, et pour les communiquer aux capitaines de navires. La Conférence est-elle préparée à poser des principes généraux—

- (a.) Concernant la destruction des épaves ?
- (b.) Concernant les mesures à prendre pour signaler la position des épaves et de faire connaître cette information aux capitaines de navires ?
- (c.) Concernant l'établissement d'une organisation internationale dans ce but ?

18. *Observation des Glaces.*—Le Gouvernement des États-Unis a dépêché pendant la saison passée deux navires spéciaux pour patrouiller les routes océaniques et pour signaler la position des glaces. La Conférence se voit-elle dans la possibilité de déterminer les questions suivantes :—

- (a.) Si un système de patrouille dirigé par les Gouvernements serait de telle assistance à la navigation qu'il soit à désirer de la continuer à l'avenir ?
- (b.) Si la réponse à cette question est affirmative, quels sont les arrangements suggérés pour que la responsabilité de ce travail soit partagée par les autres Gouvernements intéressés ?

19. *Recherches des Glaces.*—Le Gouvernement britannique a dépêché un vaisseau spécial au commencement de l'année afin d'observer les descentes des glaces au nord des routes atlantiques. Les résultats principaux de cette expédition seront exposés à la Conférence en vue de déterminer les questions suivantes :—

- (a.) S'il est à désirer dans l'intérêt de la sécurité de la navigation que ce travail continue ?
- (b.) Au cas où la réponse à cette question serait affirmative, si les arrangements seront faits de façon à ce que les autres Gouvernements prennent part à ce travail ?

20. *Prévisions des Glaces.*—C'est l'habitude des bateaux en mer qui rencontrent des glaces dangereuses de les signaler par la radiotélégraphie aux bateaux du voisinage, et cette habitude a été très significative dans le cas du "Titanic."

En différents pays on prend aussi des mesures pour rechercher des informations relatives aux glaces, pour les comparer, et pour faire connaître ses informations aux capitaines pour leur expérience. C'est à la Conférence de décider—

- (a.) S'il est nécessaire de changer, d'étendre ou de rendre obligatoire l'habitude actuelle par laquelle on rapporte la présence des glaces dangereuses aux bateaux avoisinants.
- (b.) S'il est nécessaire de faire un changement au système actuel de rechercher et de comparer les informations sur les glaces.
- (c.) Si l'on devrait faire des arrangements pour assurer que les informations possédées par une administration soient partagées aux autres administrations intéressées.

21. *Prévisions du Temps.*—Quelques Gouvernements prennent des mesures pour obtenir des informations des bateaux en mer relatives au temps et pour communiquer les informations de ce genre aux autres bateaux. On doit prendre en considération si ce sujet est un de ceux propres à être discutés par la Conférence. Si oui, est-il possible de suggérer quelque changement au système présent en vue de la coordination des informations reçues ?

22. *Routes transocéaniques.*—Les compagnies principales transatlantiques ayant, depuis plusieurs années, décidé que leurs bateaux suivraient des routes fixées, pour faire les traversées vers l'Orient et vers l'Occident, on devrait considérer—

- (a.) Si la responsabilité de choisir et de suivre ces routes doit être attribuée aux compagnies intéressées comme à présent ;
- (b.) Si les Gouvernements doivent prendre des mesures pour s'assurer que les lignes de navigation qui sont à présent en dehors de cet arrangement soient forcées de suivre les routes ;
- (c.) Si les Gouvernements en question, après d'être consultés, doivent ordonner que les routes soient suivies et doivent entreprendre la responsabilité de voir qu'on y adhère.

23. *Signal radiotélégraphique de Détresse.*—On a suggéré que le signal radiotélégraphique de détresse doit être ajouté à la liste contenue dans l'article 31 du Règlement international sur les Abordages. La Conférence accepte-t-elle cette proposition ?

24. *Vitesse dans le Voisinage des Glaces.*—On a suggéré l'utilité d'ajouter à l'article 16 du Règlement international sur les Abordages une clause pour imposer à

tout navire une vitesse modérée dans le voisinage des glaces. C'est à la Conférence de décider—

- (a.) Si une nouvelle règle sur ce sujet est nécessaire.
- (b.) S'il est convenable d'insérer dans l'article 16 cette nouvelle règle.

25. *Amendement du Règlement international sur les Abordages.*—Outre les amendements ci-dessus mentionnés, de diverses propositions se sont faites en vue d'amender certains articles du Règlement international sur les Abordages. Ce sera à la Conférence de déterminer à quel point et de quelle façon les amendements proposés seront, en partie ou en totalité, pris en considération.

26. *Signaux privés.*—Les navires de quelques compagnies emploient des signaux privés, qui, en certains cas, peuvent être confondus avec les signaux de détresse.

La Conférence est-elle préparée à poser les principes suivantes :—

- (a.) Qu'à l'avenir de nouveaux signaux privés de ce genre seront interdits ?
- (b.) Que le nombre actuel des signaux de ce genre doit être diminué aussi vite que possible ?

27. *Cloches sous-marines.*—On a suggéré que tous les bateaux-feu importants doivent être munis de cloches sous-marines, et que tous les navires effectuant une navigation océanique doivent être munis d'appareils qui leur permettent de recevoir des signaux de ce genre.

C'est à la Conférence à se décider—

- (a.) Si l'on peut avoir confiance dans cette invention comme une aide utile à la navigation.
- (b.) Si la réponse à la question ci-dessus est affirmative, quelles catégories de bateaux-feu devront être munies de cloches sous-marines, et quelles catégories de navires devront porter un appareil capable de recevoir des signaux sous-marins ?

28. *Éclairage électrique.*—L'éclairage électrique doit-il être obligatoire, et doit-on poser des principes quant aux parties du navire qui doivent être ainsi éclairées.

29. *Projecteurs.*—Les projecteurs pour la navigation doivent-ils être obligatoires sur tous les grands navires à passagers ?

30. *Binocles.*—Doit-il être obligatoire de munir la vigie de binocles ?

31. *Lampes pour Signaux Morse.*—Devrait-on avoir des lampes à signal Morse pour l'usage des veilleurs de nuit ?

Période de transition.—En principe on admet généralement que des règles nouvellement établies ne sont mises en pleine vigueur qu'après un laps de temps raisonnable, particulièrement dans le cas de vaisseaux existant déjà, et comme on s'attend à ce que la Conférence formule un certain nombre de principes généraux relatifs à plusieurs sujets différents, on devra forcément considérer dans chaque cas—

- (a.) La date à laquelle les nouvelles règles pourront être appliquées aux nouveaux vaisseaux.
 - (b.) Combien de temps il serait raisonnable de faire durer l'intervalle dans le cas des bateaux existant déjà.
 - (c.) Si, pendant cet intervalle, on doit permettre aux vaisseaux existant déjà de continuer sous le régime présent, ou si l'on doit établir des règles provisoires pour régir ces vaisseaux pendant la période de transition.
-

PROCÈS-VERBAUX DES SÉANCES PLÉNIÈRES.

Séance d'ouverture, le 12 novembre, 1913.

LES Gouvernements de l'Allemagne, des États-Unis d'Amérique, de l'Australie, de l'Autriche-Hongrie, de l'Autriche, de la Hongrie, de la Belgique, du Canada, du Danemark, de l'Espagne, de la France, de l'Italie, du Japon, de la Norvège, des Pays-Bas, de la Russie, de la Suède et de la Nouvelle-Zélande, ayant, sur la proposition du Gouvernement de Sa Majesté le Roi du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande et des Territoires britanniques au delà des Mers, Défenseur de la Foi, Empereur des Indes, accepté de prendre part à une Conférence sur la Sécurité, Messieurs les Délégués desdites Puissances se sont réunis en conférence aujourd'hui, 12 novembre, 1913, à 11 heures et demie, au Foreign Office à Londres.

LISTE DES DÉLÉGUÉS.

Pour l'Allemagne :

Son Excellence Dr. von Koerner, Conseiller actuel intime, Chef de la Section de Commerce au Département Impérial des Affaires Étrangères, Premier Délégué plénipotentiaire ;
 Dr. Seeliger, Conseiller intime de Légation, Conseiller Rapporteur au Département Impérial des Affaires Étrangères, Délégué plénipotentiaire ;
 M. Schütt, Conseiller intime du Gouvernement, Conseiller Rapporteur au Département Impérial de l'Intérieur, Délégué plénipotentiaire ;
 Dr. Riess, Conseiller intime du Gouvernement, Membre du Département Impérial des Assurances, Délégué plénipotentiaire ;
 M. le Professeur Pagel, Directeur de la Société des Classifications "Germanischer Lloyd," Délégué plénipotentiaire.

Délégués spéciaux pour la considération des questions concernant la radio-télégraphie et l'observation des glaces :

M. Schrader, Conseiller intime supérieur des Postes, Conseiller Rapporteur au Département Impérial des Postes, Délégué plénipotentiaire ;
 M. le Contre-Amiral en retraite Behm, Directeur de la "Deutsche Seewarte," Délégué plénipotentiaire.

Délégués Adjoints :

M. le Capitaine de vaisseau en retraite Schmaltz, Attaché au Département de l'Intérieur ;
 M. Walter, Directeur du "Norddeutscher Lloyd" ;
 M. Polis, Directeur de la "Hamburg-Amerika Linie" ;
 M. E. Gribel, Associé de la maison Rud. Christ Gribel, Stettin.

Secrétaire :

M. Voelkner, Secrétaire intime au Ministère des Affaires Étrangères.

Attaché à la Délégation :

M. de Bülow, Attaché au Service diplomatique.

Pour les États-Unis d'Amérique :

L'Honorable J. W. Alexander, Membre de la Chambre des Représentants, Premier Délégué plénipotentiaire ;
 L'Honorable J. H. Lewis, Membre du Sénat, Délégué plénipotentiaire ;
 L'Honorable T. E. Burton, Membre du Sénat, Délégué plénipotentiaire ;
 L'Honorable E. T. Chamberlain, Directeur de la Marine marchande, Délégué plénipotentiaire ;
 M. le Capitaine-Commandant E. P. Bertholf, du Service des Côtes de Douane, Délégué plénipotentiaire ;

- M. le Contre-Amiral Washington L. Capps, du Génie maritime, Délégué plénipotentiaire ;
- M. le Capitaine de vaisseau George F. Cooper, Hydrographe de la Marine, Délégué plénipotentiaire ;
- M. Homer L. Ferguson, Administrateur-Gérant de la Compagnie de Newport News pour la Construction des Navires et des Bassins de Radoub, Délégué plénipotentiaire ;
- M. Alfred Gilbert Smith, Vice-Président de la "New York and Cuba Mail Steamship Company," Délégué plénipotentiaire ;
- M. Andrew Furuseth, Chef du Syndicat des Marins, Délégué plénipotentiaire ;
- M. le Capitaine de vaisseau W. H. G. Bullard, Surintendant du Service naval de Radiotélégraphie, Délégué plénipotentiaire ;
- M. George Uhler, Inspecteur général des Navires à vapeur, Délégué plénipotentiaire.

Délégué Adjoint :

- M. Lewis B. McBride, Constructeur naval.

Secrétaire :

- M. Walter R. Alexander.

Pour l'Australie :

- M. le Capitaine R. Muirhead Collins, Secrétaire officiel de la Confédération des États d'Australie à Londres, Délégué plénipotentiaire.

Pour l'Autriche-Hongrie :

- M. le Baron Georges de Franckenstein, Conseiller de Légation et Directeur des Affaires commerciales de l'Ambassade d'Autriche-Hongrie à Londres, Délégué plénipotentiaire ;

Pour l'Autriche :

- M. le Docteur en droit Paul Schreckenthal, Secrétaire au Ministère Impérial Royal autrichien du Commerce, Délégué plénipotentiaire ;
- M. Pierre Fragiaco, Adjoint naval de l'Administration maritime autrichienne à Trieste ;
- M. Guillaume Palm, Ingénieur naval supérieur Impérial et Royal en retraite, Attaché à l'Administration maritime autrichienne à Trieste.

Pour la Hongrie :

- M. Ladislaus Dunay, Conseiller de section de l'Administration maritime Royale hongroise à Fiume, Délégué plénipotentiaire ;
- M. Andor Steinacker, Ingénieur diplômé de construction navale ;
- M. Étienne Machay, Ingénieur des Chemins de Fer d'État, attaché à l'Administration maritime Royale hongroise à Fiume.

Pour la Belgique :

- M. E. A. Pierrard, Directeur général de la Marine au Ministère de la Marine, des Postes et des Télégraphes, Délégué plénipotentiaire ;
- M. Ch. Le Jeune, Président du Comité maritime international, Délégué plénipotentiaire ;
- M. L. Franck, Avocat, Membre de la Chambre des Représentants, Vice-Président du Comité maritime international, Délégué plénipotentiaire.

Délégué Adjoint :

- M. J. de Ruelle, Chef de bureau au Ministère des Affaires Étrangères.

Secrétaires :

- M. le Commandant A. Bultinek, Inspecteur à l'Administration de la Marine ;
- M. J. Hostie, Avocat, Conseiller juridique à l'Administration de la Marine ;
- M. E. Bogaert, Ingénieur de la Marine.

Secrétaire Adjoint :

- M. R. Capelle, attaché au Ministère des Affaires Étrangères.

Pour le Canada :

M. Alexander Johnston, Directeur général de la Marine et des Pêcheries, Délégué plénipotentiaire.

Délégués Adjoints :

M. Frank McDonnell, Vice-Président du Comité pour l'Inspection des Vapeurs ;

M. Charles F. M. Duguid, Constructeur principal au Département de la Marine et des Pêcheries ;

M. H. Maitland Kersey, Administrateur-Gérant des Vapeurs C.P.R.

Pour le Danemark :

M. A. H. M. Rasmussen, Directeur de l'Instruction des Mécaniciens d'État, Délégué plénipotentiaire ;

M. Emil Krogh, Chef de Section au Ministère du Commerce et de la Navigation, Délégué plénipotentiaire ;

M. Høst, Administrateur de la " Société anonyme unifiée des Vapeurs," Délégué plénipotentiaire ;

M. V. Topsøe-Jensen, Sous-Chef de Section et Secrétaire au Ministère de la Justice, Délégué plénipotentiaire.

Secrétaire :

M. Axel Helper, Secrétaire au Ministère du Commerce et de la Navigation.

Pour l'Espagne :

M. le Capitaine de vaisseau Don Rafael Bausá, Chef de la Commission navale espagnole à Londres, Délégué plénipotentiaire.

Secrétaire :

M. le Capitaine de corvette Don Eliseo Sanchiz.

Pour la France :

M. Guernier, Président de la Délégation, 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, Délégué plénipotentiaire ;

M. Tréfeu, Directeur honoraire de la Navigation maritime au Ministère de la Marine ;

M. le Contre-Amiral Journet ;

M. Boris, Ingénieur principal du Génie maritime ;

M. Frouin, Directeur de l'Exploitation télégraphique au Ministère du Commerce, de l'Industrie, des Postes et des Télégraphes ;

M. Géraud, Secrétaire général du Ministère français des Colonies ;

M. le Capitaine Brenot, Conseiller technique du Ministère français des Colonies.

Délégués Adjoints :

M. Grolous, Ingénieur en chef du conseil de la Compagnie générale transatlantique ;

M. Berthe de Berthe, Ingénieur en chef du Bureau Veritas.

Secrétaire :

M. Keller, Enseigne de vaisseau de la Marine française.

Pour la Grande-Bretagne :

Le Très Honorable 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," Premier Délégué plénipotentiaire ;

M. E. G. Moggridge, Secrétaire adjoint du Board of Trade pour le Département de la Marine marchande, deuxième Délégué plénipotentiaire ;

Sir Archibald Denny, Bart., Président du Comité départemental sur les Cloisons et les Compartiments étanches, Délégué plénipotentiaire ;

Sir Norman Hill, Président du Comité consultatif de la Marine marchande, Délégué plénipotentiaire ;

Sir John Biles, LL.D., D.Sc., ancien Président du Comité départemental sur les Bateaux de Sauvetage et les Bossoirs, Délégué plénipotentiaire ;
 M. le Capitaine de vaisseau Acton Blake, Deputy Master de Trinity House, Délégué plénipotentiaire ;
 M. le Capitaine A. H. F. Young, Conseiller au Département de la Marine au Board of Trade, Délégué plénipotentiaire ;
 M. C. Hipwood, du Département de la Marine au Board of Trade, Délégué plénipotentiaire ;
 M. W. D. Archer, Inspecteur principal de Vaisseaux au Board of Trade, Délégué plénipotentiaire.

Experts consultants :

M. le Capitaine de corvette F. G. Loring, R.N. ;
 M. le Capitaine de corvette J. T. W. Charles, C.B., R.N.R. ;
 M. le Capitaine de corvette M. W. Campbell-Hepworth, C.B., R.N.R. ;
 M. J. Havelock Wilson.

Secrétaires :

M. J. A. Webster, Secrétaire particulier au Président du Board of Trade ;
 M. Guy Locock, Secrétaire particulier au Sous-Secrétaire d'État parlementaire des Affaires Étrangères.

Secrétaires Adjoints :

M. F. P. Robinson, du Département de la Marine au Board of Trade ;
 M. T. Lodge, " " " "
 M. W. Carter, " " " "
 M. H. Leak, " " " "

Attaché aux Secrétaires :

M. G. H. E. Parr, Vice-Consul, employé au Ministère des Affaires Étrangères.

Pour l'Italie :

Commendatore Carlo Bruno, Directeur général de la Marine marchande au Ministère de la Marine, Chef de la Délégation, Délégué plénipotentiaire ;
 M. le Major-Général Vittorio Ripa di Meana, du Génie maritime, Délégué plénipotentiaire ;
 M. Gustavo Tosti, Docteur en Droit, Consul général, Délégué plénipotentiaire ;
 Commendatore Giovanni Battista Veroggio, Capitaine de Port de Première Classe, Chef du District maritime de Gênes ;
 Cavaliere Ingénieur Filippo Bonfiglietti, Colonel des Ingénieurs navals ;
 M. le Comte Carlo Rey di Villarey, Capitaine de corvette, Attaché naval italien à Londres ;
 Nobile Dr. Guglielmo di Palma di Castiglione ;
 Commendatore Ingénieur Michele Fileti, Directeur général de la Compagnie maritime "La Veloce" ;
 Signor Domenico Barricelli, Ingénieur naval et mécanicien, Inspecteur principal du "Registre national italien pour la Visite et la Classification des Navires marchands."

Secrétaires :

Cavaliere Pier Luigi Fiore, Officier de Port de Troisième Classe ;
 M. Vittorio Maltese, Secrétaire au Ministère de la Marine.

Pour le Japon :

M. Isaburo Yoshida, deuxième Secrétaire à l'Ambassade du Japon à Londres ;
 M. Ryoza Togashi, ingénieur.

Pour la Norvège :

M. Harald Pedersen, Directeur principal de l'Office de la Marine marchande ;
 Dr. Johannes Bruhn, Directeur principal du "Norske Veritas" ;
 M. Jens Evang, Secrétaire au Ministère des Affaires Étrangères.

Pour les Pays-Bas :

M. J. V. Wierdsma, Directeur-Président du Comité des Directeurs de la Compagnie Hollando-Américaine, Président de la Délégation, Délégué plénipotentiaire ;

M. H. S. J. Maas, Consul général des Pays-Bas à Londres, Vice-président de la Délégation, Délégué plénipotentiaire ;
 M. A. D. Muller, Inspecteur général de la Navigation, Délégué plénipotentiaire ;
 M. J. Wilmink, Directeur du Lloyd Royal Hollandais, Délégué plénipotentiaire ;
 M. J. W. G. Coops, Chef de Division au Ministère de l'Agriculture, de l'Industrie et du Commerce, Secrétaire de la Délégation, Délégué plénipotentiaire.

Délégués Adjoints :

M. le Professeur E. Vossnack, Professeur de l'Architecture navale à l'Université technique de Delft ;
 M. H. J. Nierstrasz, Chef du Service technique de la Radiotélégraphie ;
 M. P. H. Gallé, Directeur adjoint de l'Institut Royal néerlandais de Météorologie.

Pour la Russie :

M. N. de Etter, Conseiller d'Ambassade à Londres, Délégué plénipotentiaire ;
 M. Roman Mikhaïlovitch Loviaguin, Conseiller d'Etat, Inspecteur de la Marine marchande et des Ports.

Délégué Adjoint :

M. Emil Gustavovitch Leman, Ingénieur, Conseiller de Cour. .

Pour la Suède :

M. le Vice-Amiral Olsen, G.C.V.O., ancien Président général des Services de la Marine de Guerre, Délégué plénipotentiaire ;
 M. W. R. B. Lundgren, Directeur de la "Swedish South Africa Line" et de la "Swedish Australian Line," ancien Membre de la Chambre des Représentants ;
 M. Eliel Loefgren, Avocat, ancien Membre du Sénat ;
 M. N. G. Nilsson, Inspecteur des Engins de Sauvetage au Ministère du Commerce, Délégué plénipotentiaire.

Pour la Nouvelle-Zélande :

L'Honorable Thomas Mackenzie, Haut Commissaire du Gouvernement de la Nouvelle-Zélande à Londres, Délégué plénipotentiaire.

Étaient présents à la séance d'ouverture tous les membres ci-dessus mentionnés des délégations, à l'exception de M. Schrader, de M. le Contre-Amiral Behm, de l'Honorable T. E. Burton, de l'Honorable J. H. Lewis, de M. McBride, de M. W. R. Alexander, de M. Maitland Kersey, de M. Frouin, de M. Grolous, de M. Géraud, de M. le Capitaine Brenot, de M. Yoshida, de M. Ryoza Togashi, de M. de Etter et de M. Leman.

A 11 heures 35, Mr. Sydney Buxton, Président du Board of Trade, ouvre la séance et prononce le discours suivant :

M. SYDNEY BUXTON, Président du Board of Trade : Messieurs, au nom du Gouvernement de Sa Majesté britannique, j'ai l'honneur de vous offrir à tous le plus cordial salut de bienvenue et de remercier les Gouvernements que vous représentez d'avoir consenti, avec tant d'empressement, à prendre part à cette Conférence. C'est avec un vif plaisir que je vois dans cette salle les représentants des Grandes Puissances maritimes, et que je constate que ces représentants sont ici en raison de la connaissance qu'ils ont des règlements maritimes, des questions administratives qui s'y rapportent, ou bien des sujets d'une nature technique et spéciale dont aura à s'occuper cette Conférence.

Vous avez à remplir, Messieurs, une tâche d'une importance extrême. J'ose même dire qu'une Conférence internationale s'est rarement chargée d'un travail plus utile et plus noble. Les Puissances maritimes ont pris, dans le passé, de nombreuses mesures en vue, sinon d'assurer pleinement la sécurité des personnes en mer, du moins d'augmenter le plus possible leurs chances de survie. Mais, il reste encore beaucoup à faire dans cette voie.

La terrible catastrophe du "Titanic," à laquelle cette Conférence doit, on peut le dire, son origine, a donné matière à réfléchir au monde civilisé, et fait comprendre que trop de confiance—confiance partagée par tous d'ailleurs—avait été accordée aux plans de construction des grands navires modernes, auxquels sont confiées des milliers de vies humaines.

L'événement qui a motivé cette Conférence et auquel je viens de faire allusion, explique aussi le champ qu'elle aura à explorer. Sans doute, d'importants problèmes apparaissent, qui se rattachent aux vapeurs chargés de passagers et faisant de courtes traversées, ainsi qu'à ceux qui transportent des marchandises ; ces problèmes demandent l'examen le plus attentif et le plus complet ; mais, afin de conserver à cette Conférence qui nous réunit des limites raisonnables, et aussi de lui permettre d'aborder, de discuter et de résoudre les questions les plus urgentes, il semble désirable, parlant à un point de vue général, que l'attention de la Conférence se porte particulièrement sur la sécurité à assurer aux passagers à bord des navires faisant la traversée des océans.

Le temps qui s'est écoulé depuis la perte du "Titanic" a permis à un grand nombre de Puissances maritimes d'étudier avec calme, et sous tous ses aspects, la question soulevée par ce désastre. Elles pourront donc mettre en commun le résultat de mûres réflexions et indiquer des remèdes avec beaucoup plus d'efficacité.

Les questions à envisager se trouvent portées au programme communiqué aux Gouvernements des divers pays qui ont été invités à envoyer des délégués à la réunion actuelle. Ces questions peuvent, je crois, se ranger, *grosso modo*, sous les cinq chefs suivants :

Premièrement : Est-il possible, par des mesures visant la construction, de diminuer ou même d'éliminer le risque de naufrage ? Je pense en ce moment surtout aux cloisons et aux compartiments étanches.

Deuxièmement : En cas de collision, d'incendie ou d'autre accident, quels appareils pourrait-on employer pour diminuer l'étendue de la catastrophe et sauver les vies en péril ? Ce chapitre comprendrait les embarcations, leurs accessoires, et autres appareils de sauvetage ; les extincteurs d'incendie ; et divers mécanismes dans le détail desquels je n'entrerai pas.

Troisièmement : Section également importante : quels sont les meilleures dispositions à prendre en vue d'assurer le bon fonctionnement de ces appareils de sauvetage, de façon à ce qu'ils puissent être employés de la manière la plus efficace, en tout sang-froid, et avec rapidité à bord même du navire menacé, et aussi à bord de tout autre bâtiment se portant à son secours ?

Quatrièmement : Par quel moyen pourrait-on, le plus rapidement et le plus efficacement, demander et obtenir de l'aide d'un autre navire ou du rivage ? Sous ce chapitre je place spécialement la télégraphie sans fil, invention de la plus haute importance. Je saisis l'occasion pour rendre hommage, tant en votre nom qu'en mien, au génie inventif qui a rendu efficace cette grande découverte.

Finalement : Quelles mesures, indépendamment de celles prises à bord du navire, serait-il possible d'adopter pour diminuer ou éviter les chances d'accident ? Dans ce paragraphe se classent notamment l'observation des icebergs dans l'océan Atlantique, la surveillance des régions où ces icebergs dérivent ; l'observation et le signalement des épaves ; les signaux de brume ou de tempête.

Je n'ai pas essayé d'envisager toute l'étendue du champ que la Conférence aura à parcourir ; et mon désir est de ne pas vous retenir trop longtemps. Je me suis pourtant ardemment intéressé, Messieurs, aux questions importantes qui s'offrent à vous et je leur ai consacré beaucoup de temps et d'attention. J'aimerais donc vous exprimer l'espoir fervent non seulement que la Conférence arrive à un arrangement dans l'intérêt des personnes qui se trouvent en mer ; mais encore que les vœux adoptés ne soient pas simplement considérés comme les résultats d'une discussion philosophique ; bien au contraire, que pleine considération leur soit accordée, et que leur réalisation suive dans les plus courts délais.

Quand cette Conférence aura pris fin, ce sera à chacun des Gouvernements représentés ici de donner effet aux dispositions des règlements qu'elle aura pu élaborer, en ce qui concerne ses navires respectifs ; et je me permettrai d'exprimer l'espoir sincère, et la conviction, que chaque Gouvernement fera de son mieux pour les rendre effectifs aussitôt que possible.

Si le résultat souhaité est atteint, les travaux de la Conférence auront eu, en vérité, leur raison d'être.

Cette Conférence aura aussi servi, j'en suis persuadé, une autre fin non moins importante que celle de sauver des vies humaines. La bonne entente des nations ne peut être solidement fondée, que lorsqu'elle repose sur une compréhension réciproque des situations en présence ; or, cette Conférence, par les échanges de vues et par les relations cordiales qui s'établiront entre les délégués, aidera de manière efficace à assurer la paix et l'harmonie entre les peuples.

La solidarité internationale, qui oblige un navire à se rendre au secours d'un autre navire en détresse, est un devoir pleinement reconnu aujourd'hui. Il a été proclamé de la façon la plus frappante, tout dernièrement, dans le cas du "Volturmo." Les navires sauveteurs qui, sans un moment d'hésitation se sont empressés d'aller au secours du bâtiment menacé, et dont les officiers et les équipages, avec un courage marquant, ont rendu de si grands services, portaient les pavillons de cinq nations différentes.

Des incidents comme celui du "Volturmo" ainsi que des réunions internationales dans le genre de celle qui s'ouvre tendent, j'en suis sûr, à consolider l'amitié des peuples.

Vos délibérations feront beaucoup pour assurer la sécurité des personnes qui traversent les mers ; j'espère qu'elles auront aussi une influence heureuse sur terre, en contribuant à prévenir les conflits entre nations.

Long est le programme, et importante est la tâche que vous avez devant vous ; mais le bon vouloir mutuel qui nous inspire tous aidera à alléger les labeurs de la Conférence et à rendre le travail de celle-ci fécond.

Messieurs, je souhaite que vos efforts soient couronnés de succès.

J'ai à présent à m'acquitter de l'agréable devoir de vous communiquer un gracieux message, venant de Sa Majesté le Roi Georges V et conçu en ces termes :

"Je vous charge de souhaiter de ma part une très cordiale bienvenue aux
 "délégués à la Conférence internationale pour la sécurité des vies humaines
 "en mer. La question qu'ils vont considérer m'intéresse de façon toute
 "spéciale, car elle touche de très près à la vie et au bien-être d'un
 "nombre considérable de mes sujets et, comme marin, j'ai pu me faire
 "une expérience personnelle de plusieurs des questions que la Conférence
 "aura à examiner.

"Un accord international au sujet des mesures qu'il convient de
 "prendre pour supprimer ou diminuer les périls de la mer serait un
 "bienfait immense pour l'humanité tout entière.

"Je souhaite sincèrement que les travaux qu'entreprendra la
 "Conférence, pour atteindre ce but, soient couronnés de succès." (Vifs applaudissements.)

Je déclare maintenant la Conférence ouverte.

DR. VON KOERNER : M. le Président, Messieurs, Je prie MM. les délégués à la Conférence internationale sur la Sécurité des Transports maritimes de me permettre de remercier en leur nom bien sincèrement M. le Président du Board of Trade des aimables paroles qu'il vient de nous adresser et de l'accueil bienveillant que nous avons trouvé dès le moment où nous avons mis le pied sur le sol hospitalier de ce grand et beau pays.

Nous le remercions plus encore des gracieux souhaits de bienvenue que Sa Majesté, son auguste Souverain, a daigné nous faire exprimer par son intermédiaire.

Je suis certain d'être d'accord avec tous les membres de la Conférence en priant M. le Président de se faire l'interprète de notre profonde gratitude auprès de Sa Majesté, et de lui présenter nos hommages respectueux.

Lorsqu'au printemps de l'année passée, la nouvelle se répandit de l'épouvantable catastrophe dont le grand vapeur "Titanic" avait été la victime, lorsque les derniers accords du chant funèbre : "Nearer, my God, to Thee," vibraient dans tous les cœurs du monde entier, tous se posèrent cette question : Comment peut-on éviter la répétition d'un pareil désastre ? Les moyens et les forces humaines sont limités. Jamais on ne réussira à empêcher tout accident qui pourrait menacer la vie et les biens des hommes. Mais il serait impardonnable de ne pas vouloir employer tous les moyens que nous offre l'état actuel de la technique pour augmenter la sécurité des voyageurs et de l'équipage des navires sur mer, dans la mesure du possible.

Ce que, dans son rapport sur le naufrage du "Titanic," l'éminent premier délégué de la Grande-Bretagne, Lord Mersey, avait dit, se plaçant à un point de vue spécial : "What was a mistake in the case of the 'Titanic' would without doubt be a negligence in the future," peut être généralisé de plein droit.

En Allemagne, Sa Majesté l'Empereur fut le premier à émettre l'idée d'une Conférence internationale, pour tirer des conclusions du cruel enseignement que nous donne la catastrophe du "Titanic." Son puissant appel, adressé aux nations intéressées au trafic maritime, fut accueilli, d'un commun accord, en première ligne par le Gouvernement de la Grande-Bretagne, qui se déclara prêt à se charger des

préparatifs d'une Conférence internationale et à convoquer les délégués à Londres. C'est donc au Gouvernement de la Grande-Bretagne que nous devons la réalisation de l'idée de notre auguste Empereur.

La tâche qui nous attend est difficile. Le nombre des questions à résoudre est aussi grand que leur importance ; mais, je suis profondément convaincu que, grâce à la sagesse des Gouvernements représentés à la Conférence et à la bonne volonté et au zèle des délégués, nous réussirons à surmonter ces difficultés, et à trouver la bonne voie pour nous mettre d'accord sur une œuvre utile à l'humanité et aux relations pacifiques des peuples. (Vifs applaudissements.)

LE PRÉSIDENT DU BOARD OF TRADE : De la part du Gouvernement de Sa Majesté, aussi bien que du Board of Trade, je voudrais vous dire que nous apprécions au plus haut degré les paroles que son Excellence M. le Dr. von Koerner nous a adressées, à nous et à la Conférence. Son Excellence me demande de remercier Sa Majesté du message qu'Elle a daigné adresser à la Conférence. Vous me permettrez sans doute de suggérer à la Conférence d'élire d'abord son Président, pour pouvoir ensuite, par l'entremise de celui-ci, remercier Sa Majesté de Ses gracieuses paroles. En tout cas, je laisse la question à votre décision.

J'ai maintenant l'honneur de vous proposer, Messieurs, pour présider vos séances, le nom de Lord Mersey, premier délégué de la Grande-Bretagne.

La Conférence est-elle disposée à approuver cette proposition ? (Assentiment.)

Messieurs, je crois que ma tâche est terminée, mais j'espère avoir le grand plaisir de vous rencontrer encore dans les diverses réceptions qui auront lieu de temps en temps pendant la durée de la Conférence. (Applaudissements.)

LORD MERSEY : Messieurs, permettez-moi de vous exprimer ma profonde reconnaissance pour le grand honneur que vous m'avez fait en m'appelant à présider nos séances.

Je ferai de mon mieux pour vous aider à arriver le plus tôt possible à un parfait accord sur les questions importantes qui sont soumises à votre examen.

Il va sans dire que dans l'accomplissement de ma tâche je devrai compter largement sur votre collaboration. Je ne doute pas, d'ailleurs, que cette collaboration ne me soit accordée.

Mon premier devoir est, je pense, de vous prier de remercier par acclamation Sa Majesté des gracieuses paroles qu'Elle a daigné nous adresser aujourd'hui. (Vifs applaudissements.)

Le but de cette Conférence est simple et précis : c'est d'assurer la sécurité des voyageurs sur les navires effectuant une navigation internationale ; nous devons déterminer les conditions auxquelles doivent satisfaire ces bâtiments. Les navires qui rempliront ces conditions auront le droit de demander des certificats qui seront acceptés par les divers États signataires de la Convention à résulter de vos délibérations.

Si le but de la Conférence est facile à préciser, les moyens de le réaliser ne sont pas sans présenter des difficultés. C'est à vous, cependant, de déterminer ces moyens. La tâche ne sera pas aisée et son accomplissement réclamera de votre part beaucoup de zèle et d'habileté. Les questions à discuter demandent des hommes d'expérience et doués de connaissances techniques. Mais je sais que la Conférence est composée des personnalités ayant ces qualités et ainsi notre succès final ne me paraît pas douteux.

Il y a cependant une considération dont nous devons tenir compte. Il ne nous sera pas possible d'arriver à supprimer radicalement tout danger. La grande branche d'industrie dans laquelle nous sommes tous intéressés—j'entends le trafic international des passagers—ne s'exerce pas sans risques et périls. Nous ne pouvons que nous efforcer de réduire ces risques au minimum, sans perdre de vue ceci : c'est qu'il ne faut pas que les règlements à imposer soient de nature à entraver la navigation pratiquée raisonnablement, ni, d'autre part, à constituer une charge trop lourde pour le commerce lui-même. En effet, nous devons tenir compte des exigences pratiques du monde commercial. La perfection ne peut parfois être atteinte qu'à un prix trop élevé. Mais, dans le doute, il faudra prêter plus d'attention à la sécurité qu'à l'économie. Le public ne se refusera pas à payer les frais vraiment nécessaires pour lui garantir la sécurité, et, en définitif, c'est à lui qu'incombera la charge.

Messieurs, les mesures à adopter pour atteindre le but poursuivi par la Conférence ont déjà fixé, d'une manière toute particulière, l'attention des experts maritimes les plus habiles de notre pays. On vous a déjà soumis les résultats de leurs travaux—ou on le fera bientôt—ce qui, j'espère, rendra la tâche que vous avez à remplir plus facile et plus courte.

Maintenant j'appellerai votre attention sur quelques questions qui doivent être décidées. La première, c'est la question de la langue dans laquelle nos discussions vont se poursuivre. Je vous parle en anglais pour deux raisons : d'abord parce que je parle la langue anglaise mieux que n'importe quelle autre langue et ensuite parce que je suis convaincu que presque tous ceux qui sont ici présents comprennent ce que je dis.

Je crois qu'en doit permettre à chaque membre de la Conférence de se servir de la langue dans laquelle il peut le plus facilement exposer ses vues. De plus, il est à désirer que dans nos séances plénières on puisse s'exprimer, soit en anglais, soit en français ; enfin, étant donné que la langue française est considérée comme la langue diplomatique du monde entier, j'ose suggérer que les procès-verbaux et les Actes de la Conférence soient, dans leur forme définitive, rédigés en français. J'espère que vous approuverez ces suggestions. Je les fais parce qu'elles me semblent pratiques, et je les regarderai comme acceptées si personne n'y fait d'objection. Une autre question à décider c'est celle de notre procédure. On vous a déjà communiqué un projet de règlement qui, me semble-t-il, pourrait régir nos discussions. Il est, je crois, semblable aux règlements généralement suivis dans les conférences internationales, et j'ose espérer que vous voudrez bien l'adopter. Je n'ai à son sujet qu'une observation à faire ; elle a rapport à l'article 8. Les délégués allemands ont suggéré un amendement à cet article ; pour ma part, je n'y vois aucune objection, et je crois que vous serez du même avis. Cet article est conçu comme suit : "La langue française est adoptée pour les Actes de la Conférence. Dans les épreuves des procès-verbaux les discours seront rapportés en français ou en anglais, suivant la langue dans laquelle ils sont prononcés. Éventuellement les procès-verbaux seront traduits en français et distribués aux Gouvernements qui participent à la Conférence." La dernière phrase doit être rayée et les mots suivants insérés : "La rédaction définitive des procès-verbaux sera faite en français." Cet amendement n'a pas une grande importance, mais on croit qu'il est, cependant, désirable. Je vous propose d'adopter le règlement ainsi amendé pour régir nos discussions.

Messieurs, je crois qu'il ne me reste que peu de choses à dire encore.

Les sujets à discuter sont indiqués dans le document qui a été distribué en français et en anglais, et qui s'intitule : "Questions before the Conference." Ce sont des questions que, sans doute, vous connaissez à fond, mais il me semble absolument nécessaire qu'elles soient examinées par des Commissions. Il serait impossible de traiter en séance plénière toutes ces questions difficiles, dont plusieurs sont d'un caractère essentiellement technique ; c'est à vous, Messieurs, de désigner ceux d'entre vous qui feront partie de chacune des Commissions. Je me permets de suggérer que ces Commissions ne comprennent pas un nombre trop considérable de membres. A mon avis, une Commission composée de huit ou de dix membres fera, en général, une besogne plus utile qu'une Commission composée de vingt ou de trente membres ; mais c'est à vous, bien entendu, de vous prononcer à ce sujet.

Je désire maintenant soumettre à votre approbation formelle, afin qu'elle puisse être mêlée au procès-verbal de la séance, la proposition à laquelle je faisais tantôt allusion concernant le règlement de nos travaux.

La Conférence accepte-t-elle ce règlement ?

(Adopté.)

De plus, la Conférence accepte-t-elle mes suggestions quant aux langues à employer dans ses discussions et dans ses Actes ?

(Adopté.)

Maintenant, Messieurs, agissant en conformité de l'article 2 du règlement, je me propose de désigner M. J. A. Webster, du Board of Trade, et M. Guy Locock, du Ministère des Affaires Étrangères, comme secrétaires généraux de la Conférence. Je crois que ce droit de nomination m'est accordé par le règlement.

Il y a encore un sujet sur lequel je voudrais attirer votre attention. Il serait désirable que MM. les délégués envoient aux secrétaires une note indiquant les pouvoirs dont ils sont munis. Je ne sais pas actuellement—et, d'après ce que je crois, le Gouvernement de Sa Majesté britannique ne le sait pas davantage—quels sont les pouvoirs des différentes Délégations. J'ai donc l'honneur de proposer qu'un membre de chaque Délégation adresse à ce sujet une courte note aux secrétaires.

La question de la formation des Commissions me paraît très difficile. Vous me permettrez peut-être de suggérer quels seraient, à mon avis, les sujets à discuter par chacune de celles-ci. Il est bien entendu que la Conférence reste libre d'approuver mes suggestions ou de les rejeter. Vous trouverez exposées à la page 1 du question-

naire de la Conférence les catégories de matières à discuter. Je proposerais qu'une Commission soit nommée pour traiter de la question de l'uniformité internationale, question très importante qui, à mon sens, est à la base des travaux que nous avons à accomplir. Il y a ensuite la question de la sécurité de la construction, se rapportant surtout aux cloisons et aux compartiments étanches. Je ne crois pas me tromper en disant qu'il y a ici des messieurs qui la connaissent à fond. Pour ma part, je ne saurais pas traiter une question si difficile et si abstruse, mais j'espère qu'une Commission composée d'hommes experts sera à même de le faire. La question suivante ne présente pas tant de difficulté : c'est celle des engins de sauvetage. C'est un terme très large qui comprend beaucoup de sujets que je n'ai pas besoin d'énumérer pour le moment. Puis nous avons la question de la radiotélégraphie, l'objet de la discussion étant de savoir quels navires devraient porter un appareil de télégraphie sans fil. Il y a également d'autres sujets relatifs à la radiotélégraphie que la Commission à désigner pour cet objet aura à traiter. La dernière Commission est celle de la sécurité de navigation ; elle examinera quelles sont les mesures à prendre pour découvrir la position des glaces, celle des épaves et d'autres questions du même genre. Quoique je ne fasse mention que de ces cinq sujets, je ne prétends pas borner le nombre des Commissions à cinq. S'il vous semble bon, en envisageant la question sous tous ses aspects, de créer d'autres Commissions, il va sans dire que vous serez libres de les nommer et d'en choisir les membres. Je soumetts tout simplement ces propositions à votre examen. Je vous demande donc si nous devons nommer provisoirement ces cinq Commissions. Je serais heureux d'entendre les observations que l'un ou l'autre membre de la Conférence aurait à faire relativement au sujet qui nous occupe.

DR. VON KOERNER : Je suis entièrement d'accord avec M. le Président en ce que pour le moment ces cinq Commissions suffiront. Je suppose que la première Commission, qui traitera de l'uniformité, se chargera en outre de dresser un projet pour les traités entiers, c'est-à-dire pour les traités qui comprendront également ce qui concerne les lifeboats, les engins de sauvetage, les cloisons étanches, &c. Ce seront, je suppose, des annexes. Il y aura, d'autre part, le texte du traité, et d'établir un projet pour ce texte sera aussi, je crois, la tâche de cette première Commission.

LE PRÉSIDENT : Je ne vois pas d'objection à la suggestion qui vient d'être faite. Il me semble que la question de l'uniformité internationale ne se présentera pas avant la fin de la discussion des autres sujets et qu'il sera préférable de l'étudier alors, parce qu'il est difficile de traiter cette question avant d'être arrivé à une décision quant aux bases effectives de l'uniformité. Je ne vois pas d'objection à ce que la Commission qui traitera la question de l'uniformité internationale, s'occupe ultérieurement de la rédaction des décisions des autres Commissions. Ce travail ne me paraît pas devoir nécessiter de changements dans les propositions des autres Commissions, mais il s'agira seulement de rédiger dans leur forme définitive les textes de ces propositions. Y a-t-il d'autres membres de la Conférence qui voudraient prendre la parole sur la question des Commissions ?

M. GUERNIER : Messieurs, je demanderai que, en ce qui concerne les travaux de la première Commission, à laquelle il vient d'être fait allusion, les rédactions portent non seulement sur les textes qui auront été votés, mais encore sur les textes qui seront soumis aux délibérations.

Il me paraît prudent que, avant de soumettre à l'assemblée générale un texte à adopter, ce texte soit préalablement rédigé dans sa forme définitive par la Commission, de telle sorte que, lorsque le vote sera acquis, il ne puisse plus être soulevé de difficulté soit sur l'interprétation, soit sur les termes mêmes de ce texte.

LE PRÉSIDENT : J'ai maintenant l'honneur de suggérer que les chefs des différentes Délégations se rencontrent à l'heure qui leur convient pour choisir ceux d'entre leurs co-délégués qu'ils veulent nommer membres des Commissions. Si quelque délégué veut faire d'autres suggestions quant à la manière de former les Commissions, je demanderai qu'il veuille bien prendre la parole.

DR. VON KOERNER : Je n'ai qu'une observation à faire à la proposition de M. le Président. Je suppose qu'une question essentielle, celle du nombre des membres de chaque Commission, sera aussi discutée dans cette Sous-Commission formée des chefs des délégations ? Ou, au contraire, l'idée serait-elle de fixer le nombre des membres des Commissions ici en séance plénière ?

LE PRÉSIDENT : Je voudrais répondre à cette question immédiatement. Je ne crois pas que la Conférence puisse utilement poser une limite quant au nombre des

membres d'une Commission quelconque. Il y a des questions qui sont bien plus importantes et bien plus difficiles que d'autres, et il se peut qu'elles doivent être examinées par une Commission particulièrement nombreuse, dont on ne pourrait exclure des hommes ayant des connaissances techniques particulières. Aussi, à mon avis, devrait-on laisser aux chefs des Délégations la liberté de déterminer le nombre des membres de chaque Commission. Je n'ai pas voulu suggérer que l'on fixe à l'avance une limite absolue à cet égard. Cela doit dépendre des vues des délégués et, en grande partie du reste, de la nature des sujets à discuter. Je propose donc tout simplement que les premiers délégués discutent cette question entre eux et désignent ensuite les membres de chaque Commission.

DR. VON KOERNER: J'adhère entièrement à ce que M. le Président vient de dire.

LE PRÉSIDENT: Je présume alors que ma suggestion est approuvée. Il y a encore une autre question, Messieurs, sur laquelle je devrais peut-être demander votre avis. Vous avez sans doute étudié le questionnaire de la Conférence; je voudrais savoir si quelques membres ne désireraient pas ajouter des matières à ce questionnaire. S'il en était ainsi, je prierais ces messieurs de bien vouloir faire connaître par écrit aux secrétaires les additions à apporter selon eux au programme. Le document qui a été mis entre vos mains est court, et l'on ne peut prétendre qu'il soit, en aucune façon, définitif. Il se peut que, à l'avis de plusieurs, beaucoup de questions qu'il faudrait traiter y soient omises, et il se peut aussi, quoique j'espère le contraire, qu'il y ait des questions y comprises qu'on ne devrait pas discuter. Sous le bénéfice de ces observations, j'espère que le questionnaire indique suffisamment les sujets sur lesquels porteront les délibérations que nous allons entamer.

Messieurs, je vais maintenant désigner ceux qui, à mon avis, devraient se réunir dans une autre salle pour examiner la question de la composition des Commissions. Pour ma part, il me semble qu'aucune délégation ne devrait nommer plus de deux membres dans chacune des Commissions, cela afin d'éviter que, étant trop nombreuses, il n'en résulte plutôt une entrave à la marche des travaux. Mais, au surplus, cette question est laissée à la décision des premiers délégués, qui vont maintenant se réunir. Je prierai son Excellence le Dr. von Koerner de représenter la Délégation allemande; pour les États-Unis, j'adresserai la même invitation à l'Honorable J. W. Alexander; pour l'Australie, à M. le Capitaine R. Muirhead Collins; pour l'Autriche-Hongrie, à M. le Baron Georges de Franckenstein. Je crois qu'il n'est ni pratique ni utile que l'Autriche et la Hongrie soient représentées séparément; il suffira qu'elles soient toutes deux représentées par le délégué de l'Autriche-Hongrie. Qu'en pensez-vous, M. le Baron? Est-il suffisant que vous assistez seul à la réunion des chefs de Délégation comme délégué des deux monarchies?

BARON DE FRANCKENSTEIN: Oui.

LE PRÉSIDENT: Alors, il en sera donc ainsi. Pour la Belgique, M. Pierrard; pour le Canada, M. Alexander Johnston; pour le Danemark, M. Rasmussen; pour l'Espagne, M. le Capitaine Bausá; pour la France, M. Guernier. Il me semble que, en ma qualité de Président de la Conférence, il n'est pas à désirer que j'assiste à cette réunion; aussi, je prierai M. Moggridge, Secrétaire adjoint du Département de la Marine au Board of Trade, de vouloir bien y représenter la Grande-Bretagne. Pour l'Italie, je m'adresserai à M. Carlo Bruno; pour la Norvège, à M. Pedersen; pour les Pays-Bas, à M. Wierdsma; pour la Russie, à M. Loviaguin; pour la Suède, à M. le Contre-Amiral Olsen; pour la Nouvelle-Zélande, à l'Honorable Thomas Mackenzie. Peut-être jugerez-vous bon, Messieurs, de vous réunir immédiatement.

Nous avons maintenant, Messieurs, épuisé le programme de notre réunion. Nous serons les hôtes de M. Sydney Buxton à 1 heure 30. Je suggère que la Conférence se réunisse de nouveau à 4 heures pour fixer le jour de sa prochaine séance. Vous serez peut-être alors à même déjà de nous donner connaissance de la composition d'une ou de plusieurs Commissions.

[Ajournement pour le déjeuner.]

La Conférence se réunit à 4 heures.

LE PRÉSIDENT: M. von Koerner, je vous serais reconnaissant de bien vouloir nous faire connaître le résultat de vos délibérations.

DR. VON KOERNER: A la réunion des chefs des Délégations, il a été convenu que les Délégations enverraient, cet après-midi, aux délégués britanniques les noms des

personnes qu'elles désignaient pour faire partie des différentes Commissions, et qu'ensuite la Sous-Commission des chefs des délégations prendrait des résolutions définitives à cet égard.

LE PRÉSIDENT: De ce que vient de dire le Dr. von Koerner, il résulte que, bien que les Commissions ne soient pas encore définitivement formées, on a, cependant, choisi les membres et que les noms peuvent être communiqués aux secrétaires généraux.

Je vous prierai de bien vouloir vous réunir ici à 3 heures 30 demain. J'espère alors être à même de vous fournir la liste complète des membres des diverses Commissions et de vous indiquer les délégués qui, à mon avis, devraient en présider les séances.

On vient de me parler d'une question que je voudrais trancher: les décisions de cette Conférence devront être prises par tous les membres. Les différentes Commissions feront leurs rapports et ceux-ci seront soumis à la Conférence en séance plénière. Il est donc bien entendu que la Conférence ne sera pas forcée de les accepter; ce ne seront que des rapports des Commissions à la Conférence plénière. Chaque délégué aura le droit, et j'espère qu'il en sera fait usage, d'exprimer ses vues sur ces rapports. Ainsi les décisions prises par les Commissions, lorsque qu'elles seront rédigées dans leur forme définitive, seront effectivement les résolutions de la Conférence entière.

Nous n'avons, je pense, plus rien à faire pour le moment. Nous recevrons ce soir ou demain matin les noms des membres des Commissions, et j'espère vous retrouver demain pour régler la formation définitive de celles-ci. Les Commissions pourront alors se réunir sur-le-champ pour traiter les questions qui les concernent.

Messieurs, j'ajourne la Conférence à demain 13 novembre, à 3 heures 30 de l'après-midi.

(La séance est levée.)

Les Secrétaires généraux:

J. A. WEBSTER.
GUY LOCOCK.

Le Président:

MERSEY.

Deuxième Séance, le 13 novembre, 1913.

Présidence de LORD MERSEY.

LA Conférence se réunit à 3 heures et demie.

Etaient présents tous les Délégués, à l'exception de MM. Schrader, le Contre-Amiral Behm, Burton, Lewis, Frouin, Grolous, Havelock Wilson, de Etter, Leman, Togashi et Villarey.

LE PRÉSIDENT: On m'a remis la liste des membres des cinq commissions. Après réflexion, je crois qu'il serait nécessaire de créer six commissions, c'est-à-dire qu'il faudrait diviser la première commission en deux; les titres de ces deux sous-commissions indiqueront suffisamment, je l'espère, en quoi consisteront leurs fonctions respectives.

La première commission deviendra "la Commission des Certificats," et la deuxième sera "la Commission de Rédaction"; celle-ci sera probablement une des commissions les plus importantes. Ce changement, que je trouve excellent, m'a été suggéré par M. Guernier, premier délégué de la France.

Je me permettrai maintenant de désigner les présidents de ces commissions. Je nomme son Excellence M. le Dr. von Koerner président de la Commission des Certificats. Quant à la Commission de Rédaction, j'ose suggérer qu'elle ne se compose que de six ou sept membres. J'avais l'intention de me nommer moi-même président de cette commission, mais j'ai changé d'avis et je céderai la place à M. Guernier. Je serai néanmoins membre de la commission ainsi que le Dr. von Koerner. J'espère que l'Honorable J. W. Alexander, chef de la Délégation américaine; M. Franck délégué de la Belgique; M. Moggridge, de notre Board of Trade; et M. Tosti, délégué de l'Italie, voudront bien accepter d'en faire également partie. Cette commission ne devrait pas, me semble-t-il, se réunir avant que les autres commissions n'aient avancé leurs travaux; elle aurait à mettre les propositions de la Conférence dans leur forme définitive.

J'ai prié M. le Contre-Amiral Capps, membre de la Délégation américaine, de présider la troisième commission, celle de "Sécurité de la Construction."

Sir John Biles s'intéressant particulièrement aux questions qui seront soumises à la Commission des Engins de Sauvetage, je le désigne comme président de cette section.

Je suggère enfin que M. Moggridge, du Board of Trade, et Sir Norman Hill président respectivement les commissions de "Radiotélégraphie" et de "Sécurité de la Navigation."

J'espère, Messieurs, que les diverses nominations ne soulèveront pas d'objections au sein de cette assemblée.

(Adopté.)

Avant de commencer leurs travaux, il importe que chacune des commissions sache exactement quels sujets elle aura à traiter. Ces sujets se trouvent indiqués dans le document qui s'intitule en français "Sujets à discuter," et en anglais "Questions before the Conference." On trouvera au bas de la page 1 la liste des matières constituant le programme des cinq commissions originellement désignées. Les sujets à discuter par ces commissions sont examinés avec plus de détail aux pages suivantes du questionnaire. Le seul changement à apporter à ce document est celui que je viens de signaler et qui consiste à scinder la Commission de l'Uniformité internationale en Commission des Certificats et Commission de Rédaction.

Je crois devoir soumettre à la Conférence la proposition que ce questionnaire soit considéré comme délimitant les sujets qui sont à traiter par les diverses commissions.

Si quelqu'un désirait faire connaître son opinion à ce sujet, je serais enchanté de lui donner la parole.

Dans le cours des discussions, des questions surgiront inévitablement qui ne sont pas prévues dans le questionnaire. Les commissions pourront évidemment examiner ces questions par analogie avec celles qui leur sont dévolues par le questionnaire ; on ne peut exiger, en effet, que leurs délibérations soient strictement limitées par le texte du questionnaire.

(Adopté.)

M. FRANCK: M. le Président, Messieurs, je me permets de soumettre à l'assemblée une question qui me paraît très délicate: la Conférence actuelle a pour objet la signature d'une Convention internationale. Or, il est de principe qu'un accord international ne doit pas empiéter sur le terrain déjà couvert par un autre accord. Comme vous le savez tous, il existe actuellement une Convention internationale sur le sauvetage en mer; ayant été rapporteur des travaux de la Conférence qui a abouti à la signature de cet acte diplomatique, c'est au nom de cette Conférence que je prends la parole. La Convention dont il s'agit a été signée à Bruxelles en 1910 par vingt-trois nations et presque partout elle est déjà entrée en vigueur. Dans cette Convention il a été stipulé pour la première fois que l'obligation morale pour les navires de se prêter mutuellement assistance en cas de péril deviendrait une obligation légale sanctionnée par des pénalités. Il a également été acté dans la Convention de Bruxelles que les différents États signataires prendraient eux-mêmes les mesures d'application jugées nécessaires, en partant du point de vue que la matière ne relève pas seulement du droit civil, mais également du droit pénal.

Or, M. le Président, Messieurs, je constate que le No. 16 du questionnaire que vous avez sous les yeux (p. 4 du document) vise certains points qui, à mon sens, rentrent dans le domaine de la Conférence de Bruxelles; je crois, dès lors, devoir poser à ce sujet une question préalable, qui devra être examinée en commission, si la Conférence ne juge pas devoir la résoudre.

Au No. 16, la question est posée de savoir, d'abord, si des principes généraux seront énoncés par cette Conférence pour le cas où un navire reçoit un signal radiotélégraphique de détresse d'un autre navire qui l'appelle à son secours et, ensuite, s'il est possible d'établir des règles précises à ce sujet.

Il me semble que la matière ne rentre pas dans l'objet de la présente Conférence. La Convention de Bruxelles émet le principe de l'obligation d'assistance. La question a été soulevée de savoir si les termes employés par la Convention sont assez larges pour comprendre le cas où l'aide est réclamée par marconigramme. Il n'y a aucun doute possible à cet sujet. Il est certain que la Convention de Bruxelles vise le cas dont il s'agit. La question de la télégraphie sans fil a été expressément envisagée à la Conférence diplomatique de Bruxelles, et il n'est pas douteux que les termes de la Convention de 1910, avec la portée que leur donnent les travaux préparatoires couvrent le cas de l'appel par radiotélégraphie.

Cela étant, il me paraît difficile, pour les deux raisons suivantes, de soumettre cet objet aux délibérations de la Conférence actuelle :

1°. La Convention de Bruxelles a déclaré que les mesures d'application à prendre seraient laissées aux différentes nations signataires.

2°. Il a également été stipulé dans cette Convention que, si celle-ci doit être complétée, ce sera l'œuvre des Puissances signataires agissant en commun.

Pour ces motifs, il ne me paraît pas que la Conférence de Londres doive se prononcer sur le point envisagé, d'autant plus que les Puissances représentées à Bruxelles ne sont pas les mêmes que celles ici représentées. Une Convention déjà en vigueur ne pourrait, sans de graves inconvénients, être révisée par une Conférence qui ne comprendrait pas les mêmes participations que celle qui a élaboré cette Convention.

Je ne fais pas d'autres propositions pour le moment, mais j'ai pensé qu'il y avait lieu de soulever dès à présent cette question préliminaire ; mon seul désir serait que la Sous-Commission de Radiotélégraphie puisse examiner cette question.

LE PRÉSIDENT : Je suis très obligé à M. Franck pour les observations qu'il vient de faire ; elles me mettent à même d'écarter toute difficulté qui aurait pu surgir concernant le numéro 16 (p. 4 du questionnaire).

Ce numéro est libellé comme suit :

“(a.) La Conférence est-elle préparée à poser des principes généraux concernant l'obligation d'un navire, lorsqu'il a reçu un signal de détresse radiotélégraphique, de porter secours au bâtiment en détresse ?

Quand la Commission radiotélégraphique se réunira, on lui soumettra sans doute le texte de la convention à laquelle il a été fait allusion, et si la commission trouve que le sujet est déjà réglé par cette convention, elle signalera le fait.

Elle ne pourrait évidemment proposer à la Conférence l'adoption de règles qui seraient superflues ou qui seraient en contradiction avec une convention déjà existante.

La deuxième partie du numéro 16 en question est ainsi conçue :

“(b.) Est-il possible d'arrêter des règlements d'avance pour éviter que les navires qui reçoivent un signal de détresse soient portés à se détourner sans nécessité ou inutilement de leurs routes, c'est-à-dire est-il possible de permettre au navire en détresse de déterminer lequel des bâtiments qui auraient reçu le signal doit lui porter secours ?”

Je ne me rappelle pas en ce moment les termes exacts de la Convention sur l'Assistance, mais je doute qu'elle ait un article relatif à cette question. Si cet article existe, les observations que je viens de faire s'y appliqueront ; mais si, par contre, il n'existe pas, la commission aura alors à étudier la question et elle devra signaler le fait dans son rapport.

M. GUERNIER : Messieurs, j'ai entendu tout à l'heure les paroles qui ont été prononcées par notre honorable collègue, M. Franck. Très justement notre honorable collègue a rappelé les très beaux travaux de la Conférence de Bruxelles. J'ai été en France l'un des premiers à saluer l'effort qui a été accompli à Bruxelles. Mais pour bien comprendre la portée de ses travaux, il est nécessaire de se reporter au texte lui-même de la Convention ; et, comme l'indiquait si justement Lord Mersey tout à l'heure, la question est de savoir si le texte de la Conférence de Bruxelles couvre complètement la matière que nous avons à traiter.

Eh bien ! mon honorable collègue M. Franck me permettra de lui dire que dans le texte de la Conférence de Bruxelles le mot autour duquel se construit toute l'obligation juridique est le mot *trouver* : “Si un navire *trouve* un autre navire en cas de détresse”

Le mot “trouver,” pour ceux qui parlent le français—et je sais que M. Franck le parle admirablement—signifie voir avec ses yeux, rencontrer celui-là à qui il faudrait porter secours. Être informé d'un désastre, c'est une autre manière de le connaître ; et être informé d'un désastre par la télégraphie sans fil, cela suggère une foule de questions qui n'ont pas été résolues dans la Conférence de Bruxelles.

C'est pourquoi je pense que très justement on a posé la question. Je n'entrerai pas dans les détails, mais j'affirme—et je sais que je ne puis être contredit—que des hypothèses nombreuses peuvent être envisagées, auxquelles la Conférence de Bruxelles n'a certainement pas répondu.

Je suis convaincu que nous aurons à faire sur ce point une œuvre parfaitement utile.

M. FRANCK : Messieurs, sans entrer dans le fond de la discussion, je me permets de présenter à la Conférence une courte observation, uniquement pour l'instruction de la Commission qui va avoir à délibérer au sujet de cette question.

Mon honorable collègue, M. Guernier, a parfaitement raison : il serait déplorable de limiter l'obligation de secours au cas où le danger se présente sous les yeux mêmes de ceux qui sont en état de prêter assistance. Mais l'expression française "*trouver en mer*" a été choisie à la demande même de la délégation française—dont l'honorable M. Lyon-Caen était le représentant le plus éminent—et comme étant celle qui, dans les termes les plus généraux, embrassait toutes les hypothèses ; et les travaux préparatoires montrent que le cas de la télégraphie sans fil a été spécialement prévu.

Je ne manquerai pas de faire parvenir à la sous-commission les procès-verbaux de la Conférence de Bruxelles.

Il ne s'agit pas du tout d'un conflit de terminologie entre l'honorable M. Guernier et moi-même, et moins encore d'une question d'amour-propre qui pourrait surgir entre les deux Conférences. Mais la question a un intérêt pratique énorme, que je vous signale immédiatement, précisément par le fait que la Conférence de Bruxelles était beaucoup plus nombreuse que ne l'est celle-ci, qu'un beaucoup plus grand nombre d'États y prenaient part. J'ajouterai qu'un beaucoup plus grand nombre d'États pouvaient y prendre part parce que toutes les questions de réciprocité qui se posent à cette Conférence-ci ne se posaient pas à celle-là.

Il serait profondément regrettable que, par une interprétation admise ici, on pût considérer que le champ embrassé par la Convention de Bruxelles se trouverait limité et que l'obligation de secours, que vingt-trois Puissances ont accepté comme un devoir juridique sanctionné par des peines, ne s'appliquerait qu'au cas où l'on voit des marins sur le point de périr sous ses yeux.

Il faut, il est nécessaire qu'on continue à comprendre dans cette obligation tous les cas où un marin en mer a connaissance que d'autres marins sont en état de danger, et que dans tous ces cas il soit obligé de porter secours.

Je me résume donc en disant que la Commission aura sous les yeux les procès-verbaux de la Conférence de Bruxelles ; elle verra que la question y a été envisagée.

L'intérêt général qui s'attache à cette observation est considérable, car nous ne devons en aucune façon nous exposer à limiter cette heureuse obligation qui a été introduite à la demande de plusieurs des Grandes Puissances, et qui est la base même du principe dont nous procédons. Ce qui sert de base, en effet, à tous nos travaux, c'est cette règle que l'assistance en mer est aujourd'hui au vingtième siècle, devenue une véritable obligation juridique.

LE PRÉSIDENT : Il ne me paraît pas que les observations qui viennent d'être échangées aient beaucoup éclairci la question. Comme j'ai déjà dit, la Commission de Radiotélégraphie aura, lors de sa réunion, à considérer tant l'effet véritable que la portée de la convention de Bruxelles ; si elle découvre que celle-ci traite complètement le sujet, elle signalera le fait dans son rapport et alors la question sera tranchée.

Messieurs, il y a maintenant une autre question importante à décider : Quand ces commissions se réuniront-elles ?

Le président de chaque commission devrait s'entendre à ce sujet avec le secrétariat. Chaque président aura à nommer les secrétaires de sa commission. Cela fait, les commissions devraient commencer leurs travaux sans délai, afin que nos séances ne se prolonge pas outre mesure. Je ne sais pas si les commissions pourraient se réunir cette semaine déjà, mais en tout cas, j'espère qu'elles le feront au commencement de la semaine prochaine. Qu'en pensez-vous, M. von Koerner ?

M. VON KOERNER : Je crois que lundi conviendrait fort bien, car alors les deux membres de notre Délégation qui ne sont pas encore arrivés, seront ici. Aussi peut-être vaudrait-il mieux attendre jusque-là.

LE PRÉSIDENT : Qu'en dites-vous, M. Guernier ?

M. GUERNIER : Je suis pleinement d'accord.

LE PRÉSIDENT : Êtes-vous d'accord également, M. Alexander ?

L'HONORABLE J. W. ALEXANDER : J'oserais espérer que ces commissions se réuniront demain. En effet, il ne me paraît pas y avoir de raisons pour attendre plus longtemps.

LE PRÉSIDENT : Vous pouvez, évidemment, si vous le désirez, vous réunir demain pour choisir vos secrétaires et commencer vos travaux. Il n'est pas nécessaire, bien entendu, que toutes les commissions se réunissent simultanément. Plus tôt vous vous réunirez, plus tôt vous retournerez chez vous.

L'HONORABLE J. W. ALEXANDER : Nous voudrions savoir comment fixer les heures de nos réunions.

LE PRÉSIDENT : Les commissions se réuniront St. James's Square, No. 21.

L'HONORABLE J. W. ALEXANDER : Est-ce là que les présidents des commissions devront se réunir ?

LE PRÉSIDENT : Les commissions s'y réuniront.

La Commission de Navigation, présidée par Sir Norman Hill, pourrait se réunir demain à 11 heures et demie. On suggère que la Commission des Engins de Sauvetage se réunisse demain à 3 heures de l'après-midi, et celle de Radiotélégraphie à 4 heures. J'espère qu'il n'y aura pas d'opposition à cet sujet, car je serais très content de voir un progrès réel dans les travaux des commissions.

En tout cas, vous pouvez, dès demain, nommer vos secrétaires et déterminer l'ordre de la discussion des divers sujets que vous aurez à examiner.

Je voudrais vous faire encore une observation au sujet du questionnaire. Vous trouvez à la p. 3 de ce document (p. 4 de l'édition française) un numéro 14, qui traite des appareils extincteurs d'incendies. La délégation des États-Unis suggère d'apporter l'amendement suivant à cette rubrique : il s'agirait d'éliminer tout ce qui suit le mot "shall" à la quatrième ligne (ou les mots "tout navire transocéanique" dans l'édition française) et d'y insérer les mots suivants : "In their construction and equipment, provide to the fullest extent practicable for the prevention, detection, and extinguishment of fire on board." Le numéro 14 serait ainsi conçu :

"Appareils contre les Incendies.—Une étude spéciale de cette question s'est faite récemment dans quelques-uns des pays intéressés, et la Conférence devra déterminer s'il est possible de poser des principes généraux qui pourront être appliqués uniformément aux navires des divers pays, de manière à assurer que tout navire transocéanique à passagers trouve, dans sa construction et son équipement, les moyens les plus efficaces pour prévenir, signaler et combattre les incendies à bord."

"Fire-Extinguishing Appliances.—A special study of this subject has recently been made in some of the countries concerned, and it will be for the Conference to determine whether general principles can be laid down which can be applied uniformly to ships of different nationalities, so as to ensure that all ocean-going passenger steamers shall, in their construction and equipment, provide to the fullest extent practicable for the prevention, detection, and extinguishment of fire on board."

Personnellement, je n'ai aucune objection à formuler au sujet de cet amendement et je présume que de votre côté, Messieurs, vous ne verrez d'inconvénient à ce que le numéro, dont il s'agit, soit ainsi complété ; nous pouvons donc considérer l'amendement comme accepté.

M. Alexander, on me dit que vous désirez soulever une question concernant les vapeurs de charge. Je vous serais très reconnaissant, Monsieur, si vous pouviez, sans inconvénient, remettre cette question à une autre réunion.

L'HONORABLE ALEXANDER : Je suis tout disposé à ne pas aborder ce sujet aujourd'hui ; je le ferai très volontiers à une de nos prochaines séances.

LE PRÉSIDENT : Je vous remercie, Monsieur. Je vais maintenant ajourner la Conférence sans fixer de date de réunion. Celle-ci dépendra en grande partie du progrès fait par les différentes commissions ; j'aurai soin de vous prévenir, en temps opportun, du jour où nous nous réunirons encore en séance plénière. J'ajourne donc la Conférence.

(La Conférence est ajournée sine die.)

Les Secrétaires généraux,
J. A. WEBSTER.
GUY LOCOCK.

Le Président,
MERSEY.

Troisième Séance, le 19 janvier, 1914.

Présidence de LORD MERSEY.

LA Conférence se réunit à 4 heures du soir au Foreign Office.

Étaient présents tous les Délégués à l'exception de MM. Schmaltz, Walter, Polis, Gribel, de Bülow, Burton, Walter Alexander, Fragiaco, Palm, Steinacker, Machay, Bultinck, Hostie, Bogaert, McDonnell, Duguid, Kersey, Rasmussen, Höst, Helper, Journet, Frouin, Géraud, Brenot, Grolous, Loring, Veroggio, Bonfiglietti, Castiglione, Fileti, Barricelli, Fiore, Vossnack, de Etter, Leman, Lundgren et Loefgren.

LE PRÉSIDENT : Messieurs, le projet de Convention qui est soumis à votre approbation a été arrêté par la Commission de Rédaction qu'a présidée M. Guernier. Je le prierai de vouloir bien nous faire l'exposé de ce projet et nous dire en même temps comment celui-ci a été élaboré.

Discours de M. Guernier.

Milord, Messieurs,

Après m'avoir confié le grand honneur de préparer les projets de Convention et de Règlement qui vont être soumis à votre approbation, vous avez bien voulu me charger de préciser, au nom de la Commission de Rédaction, les considérations par lesquelles se rejoignent dans une commune synthèse les dispositions techniques dont notre vénéré président, Lord Mersey, nous donnera tout à l'heure, avec sa science profonde et son expérience éclairée, la substantielle analyse.

Les nations qui ont répondu à l'invitation du Gouvernement britannique avaient donné à leurs plénipotentiaires et à leurs délégués le mandat de résoudre ce problème : un navire porte des passagers, des périls le menacent : comment les éviter ? et s'ils se produisent, comment y parer ? Par le nombre des hypothèses qui se présentent immédiatement à l'esprit vous apercevez à la fois l'importance du problème et la gravité des objections que soulèveront les solutions, quelles qu'elles soient, qu'on y apportera. C'est le flanc du navire déchiré sur une longueur telle que l'eau s'y précipite en cataracte, c'est l'incendie qui se propage avec une violence que décuple la tempête en même temps qu'elle paralyse les secours les plus habilement ordonnés ; c'est l'immersion du navire si soudaine que les engins les plus perfectionnés ne peuvent être utilisés à temps et que le salut du navire est dû aux moyens les plus précaires et, en apparence, les plus méprisables.

Or, en même temps que vous cherchiez à tout prévoir, vous étiez arrêtés à la fois par la valeur relative des remèdes particuliers à chaque sinistre et par l'impossibilité d'étendre les précautions au delà de certaines limites, sous peine de rendre la navigation impraticable.

Les esprits sages qui examineront votre œuvre se feront un devoir de ne la juger que dans son ensemble et, si le malheur veut que, nonobstant votre prudence, des catastrophes soient encore à déplorer, votre conscience trouvera son apaisement dans la diminution certaine et vraisemblablement considérable des sinistres.

Prévenir les périls en faisant en sorte que les navires s'écartent à temps des zones dangereuses ou se tiennent sur leurs gardes dès qu'il convient, ou même n'aient plus à redouter l'insidieuse épave, voilà, Messieurs, la première œuvre que vous avez entendu réaliser en instituant des obligations, en créant des services, en imposant des charges par quoi s'affirme le sentiment de solidarité humaine qui nous inspirera jusqu'au bout. Hélas ! bien imprudent celui qui s'imaginerait qu'il pourra désormais braver les périls de la mer. Le sinistre surgira un jour ; il faudra que le navire résiste et que, malgré ses blessures il rallie le port le plus proche ou, tout au moins, demeure jusqu'à l'arrivée des secours.

Pour la première fois dans l'histoire des législations maritimes, on voit introduire

des lois d'intérêt général sur la division des navires en compartiments étanches afin que, en cas d'avaries graves, ils soient capables de conserver pendant un certain temps leur flottabilité et une stabilité relative. Les règlements éprouvés des sociétés de classification, l'expérience professionnelle des constructeurs, les données scientifiques de l'architecture navale auraient paru à des esprits moins scrupuleux que les vôtres contenir assez de raisons pour qu'ils s'offrissent la noble joie d'édifier jusque dans le détail un statut du cloisonnement. Mais en même temps que chacun de vous faisait abnégation de ses préférences théoriques, vous poussiez l'humilité scientifique jusqu'à vous contenter de ne poser des règles complètes que pour les deux circonstances où la réalité concorde nécessairement avec l'hypothèse. Pour le surplus, vous attendez les observations de l'avenir, décidés toutefois à relier vos deux limites par une soudure continue afin que chacun trouve son compte et que le progrès ne se heurte à aucune contrainte malavisée. Puisse, messieurs, votre conduite servir d'exemple à ceux qui s'imaginent qu'il n'y a plus rien à faire lorsqu'ils se sont donné l'illusion de tout réglementer !

Le délai avant l'immersion qu'assureront dans la plupart des cas les compartiments étanches prend une valeur de sécurité que, il y a quelques années encore, on n'aurait pas soupçonnée. Grâce à la merveilleuse utilisation de la radiotélégraphie, les espaces infinis des mers retentissent de la clameur des naufragés ; les secours, autrefois improbables, sont aujourd'hui quasiment certains, si bien que le délai d'angoisse de jadis est devenu le délai de salut. C'est pourquoi vous avez défini soigneusement les conditions d'installation et d'utilisation de la radiotélégraphie à bord des navires à passagers, en tenant compte de toutes les exigences qui résultent d'une immersion menaçante ou imminente. Vous avez continué et perfectionné l'œuvre si bien commencée par la Conférence radiotélégraphique de Londres et la Conférence maritime de Bruxelles.

Et cependant si avant que les secours n'arrivent le navire est englouti par les flots, tous ceux qui lui ont confié leur existence sont-ils donc destinés à périr ? Certes depuis que les hommes se livrent au trafic de la mer, ils se sont ingénies à trouver des combinaisons qui leur permettent de survivre au navire inhospitalier. Heureusement il ne s'agit plus aujourd'hui de s'abandonner à une navigation incertaine et périlleuse sur les embarcations et les radeaux dits de sauvetage. Grâce à la radiotélégraphie, le service qu'on doit attendre des engins de sauvetage est désormais très limité dans sa durée : permettre, si le navire s'immerge, d'attendre quand même l'arrivée des secours. A la vérité, les dimensions énormes des paquebots ont accru les difficultés de mise à l'eau des embarcations ; aussi bien le problème des engins de sauvetage est l'un de ceux qui soulèvent le plus de critique parce qu'il s'offre davantage aux yeux du public. Vous l'avez abordé résolument avec la réflexion froide et sûre d'hommes qui ne pouvaient oublier que quelquefois, le mieux est l'ennemi du bien. En tout cas d'ailleurs, aussi bien qu'en cas d'incendie pour quoi vous avez su également prévoir, rien ne vaut sans la discipline des passagers comme de l'équipage et sans l'autorité morale et la valeur professionnelle du capitaine. Les prescriptions minutieuses que vous avez, à cet égard, édictées, manifestent que vous ne l'avez pas oublié.

Si le sentiment de la solidarité humaine vous a guidés dans l'élaboration de la Convention, celui de la confiance réciproque entre les nations donne la certitude que les règles que vous avez posées ne seront pas de vaines formules et permettront d'éviter la répétition onéreuse et abusive des contrôles. De là l'institution heureuse des certificats de sécurité.

Vous êtes ainsi arrivés au terme de votre tâche. Il ne restait plus qu'à fixer les moyens de mettre la Convention en vigueur, d'en étendre l'application, aussi bien que d'en préparer la perfectionnement. C'est à quoi s'est appliquée plus spécialement votre Commission de Rédaction.

Milord, Messieurs,

Affranchis du reproche qui arrête si souvent les législateurs de mettre par des charges nouvelles leurs nationaux en état d'infériorité dans la concurrence internationale, vous avez, en toute indépendance, édifié un "world's standard of security." Mais le progrès d'aujourd'hui serait la stérilisante routine de demain, si vous n'aviez pas eu la sagesse de préparer l'avenir par une série de mesures qui vont jusqu'à inciter les armateurs à renchérir d'eux-mêmes sur leurs propres obligations ; et ce ne sera pas le moindre effet de cette Conférence que de forcer la concurrence elle-même à contribuer à la sauvegarde de la vie humaine. (*Vifs applaudissements.*)

LE PRÉSIDENT : Messieurs, je propose que le projet de Convention qui vient de nous être présenté par M. Guernier soit adopté par les Délégations ici présentes, au nom de leurs Gouvernements respectifs.

En faisant cette motion, il me semble opportun de dire quelques mots sur les rétroactes de cette Conférence et sur ses travaux.

Il s'est montré récemment une tendance certaine à rendre internationales les règles qui visent la sécurité des navires en mer, et l'on constate que, même avant les événements qui amenèrent directement la convocation de cette Conférence, des arrangements avaient été déjà conclus par les principaux pays maritimes en vue de la reconnaissance mutuelle des certificats délivrés pour leurs vapeurs à passagers. Au mois d'avril 1912 surgit le sinistre du "Titanic" ; cet événement eut comme résultat de faire reconnaître par toutes les nations la nécessité immédiate de rechercher des moyens plus efficaces pour assurer la sauvegarde de la vie humaine en mer, surtout en ce qui concerne les grands vapeurs à passagers effectuant des voyages au long cours. Sans doute, on avait déjà beaucoup fait par le passé dans cet ordre d'idées, mais le sinistre que je viens de signaler rendait évident qu'il y avait encore beaucoup à faire. C'est alors que le Gouvernement Britannique invita un certain nombre des Grandes Puissances maritimes à se réunir pour préciser les moyens par lesquels cette sécurité plus grande pourrait être atteinte, et pour arrêter une Convention dans le but de faire appliquer ces moyens au transport maritime des passagers. Le Canada, l'Australie et la Nouvelle-Zélande furent également invités à cette réunion internationale.

L'extrait suivant de l'invitation adressée par le Gouvernement Britannique indique très nettement l'objet de la Conférence :

" La Conférence aurait pour objet de s'efforcer d'établir un accord entre les États participants en ce qui concerne les conditions et autres mesures nécessaires pour la sécurité à imposer aux navires à passagers. Au cas où un pareil accord serait obtenu et consacré par une Convention, chaque État signataire aurait à donner une suite législative et administrative aux dispositions de cette Convention et à délivrer les certificats nécessaires aux navires de son pavillon qui satisferaient à ces dispositions. La Conférence déterminerait, en outre, les conditions dans lesquelles les certificats ainsi délivrés seraient acceptés comme valables par les autres États signataires."

Les États qui reçurent cette invitation l'acceptèrent avec empressement, et la Conférence se réunit le 12 novembre de l'année dernière.

Les questions à traiter étant aussi nombreuses que difficiles, le Gouvernement Britannique, après avoir consulté quelques-unes des plus grandes nations, prépara le Questionnaire qui vous a été soumis. Dans ce document, on proposait de renvoyer les questions techniques à l'examen de Commissions nommées par la Conférence.

Quand celle-ci se réunit, cette suggestion fut adoptée et on nomma cinq Commissions. Ces Commissions devaient traiter des questions relatives à la sécurité de la construction, aux engins de sauvetage, à la radiotélégraphie, à la sécurité de la navigation et à la délivrance des certificats constatant l'observation des exigences établies par la Convention. En dehors des Commissions précitées, une autre Commission, non officielle, fut convoquée par moi pour étudier des questions d'intérêt général qui ne rentraient pas naturellement dans la sphère des autres Commissions. Comme vous le savez, Messieurs, ces Commissions étaient composées d'hommes de grande expérience et ayant de profondes connaissances en ce qui concernait les questions à traiter, et j'ose croire qu'il serait impossible de trouver des hommes plus aptes à remplir la tâche qui a été entreprise. Permettez-moi de mentionner ici les noms des Présidents de ces diverses Commissions : celle de la Sécurité de la Construction était présidée par l'Amiral Capps ; celle des Engins de Sauvetage par Sir John Biles ; celle de la Sécurité de la Navigation par Sir Norman Hill ; celle de la Radiotélégraphie par M. Moggridge ; celle des Certificats par son Excellence M. le Dr. von Koerner. Je ne m'arrête pas pour énumérer les qualités de ces messieurs ; vous les connaissez déjà, et l'œuvre admirable que chacun d'eux a faite est la meilleure preuve de leur talent.

Les Commissions ainsi formées ont siégé tous les jours pendant plusieurs semaines, examinant d'une façon scrupuleuse les questions qui leur étaient soumises ; elles sont parvenues ainsi à rédiger et à distribuer en dû temps des rapports contenant les recommandations qui leur paraissaient désirables. Vous avez lu ces documents, mais j'ai cru néanmoins qu'il valait la peine de prier quelques-uns des Présidents de préparer pour aujourd'hui des résumés de leurs rapports ; je me propose de vous les lire maintenant.

Voici en premier lieu la note que m'a remise Sir Norman Hill, concernant la Sécurité de la Navigation :

“ Un service international doit être établi aux frais des nations principalement intéressées en ce qui concerne la surveillance et l'observation des glaces et la destruction des épaves dans l'Atlantique Nord ; on propose que ce service soit géré par le Gouvernement des États-Unis. Ce service assumera et continuera la tâche des deux vaisseaux employés par les États-Unis pendant les saisons de dérive des glaces de 1912 et de 1913, en précisant les positions occupées par les glaces, en déterminant les limites de ces positions au sud, à l'est et à l'ouest et en restant en contact avec les glaces lorsqu'elles se déplacent vers le sud, en vue de pouvoir envoyer des avis radio-télégraphiques indiquant aux navires la position précise occupée par les glaces. Ce service continuera également les travaux d'observation commencés l'année dernière par le Gouvernement Britannique, en vue d'observer la portée, la rapidité et les variations des courants et également la manière dont la durée et la vitesse de la dérive des glaces peuvent par là être contrôlées, afin de déterminer avant le commencement de chaque saison des glaces—c'est à-dire avant que les glaces ne soient devenues un péril—les conditions fondamentales qui gouvernent leurs mouvements.

“ A ce service sera également rattaché le soin de détruire les épaves dangereuses dans la partie ouest de l'Atlantique Nord, qui se trouve à l'est d'une ligne tracée depuis le cap Sable jusqu'en un point situé par 34° latitude nord et 70° longitude ouest. Les eaux situées à l'ouest de cette ligne seront surveillées en tout temps par les États-Unis.

“ Pour rendre le service plus effectif, le capitaine de tout navire reconstruit des glaces ou des épaves dangereuses sera tenu de communiquer le fait par tous les moyens dont il dispose. Un code international a été préparé pour faciliter la communication de ces renseignements d'un navire à l'autre et aux stations de la côte. La règle de navigation prudente édictée par la Cour d'Enquête sur la perte du ‘Titanic’ a été adoptée internationalement, à savoir que dans le cas où des glaces sont signalées sur la route ou près de la route à suivre, le navire modère sa vitesse, lorsqu'il fait sombre, ou bien change sa route de manière à s'écarter suffisamment de la zone dangereuse. L'usage selon lequel les routes à travers l'Atlantique Nord sont fixées par un accord international entre les lignes de navires à passagers, est approuvé et les Gouvernements intéressés s'engagent à attirer l'attention de tous leurs armateurs sur l'intérêt qu'il y aurait à ce que leurs navires suivent autant que possible les routes adoptées.

“ L'éclairage effectif des ponts où se trouvent les embarcations de sauvetage est prévu et il est devenu obligatoire pour les navires d'avoir des lampes pour signaux Morse.

“ Un code international pour les signaux urgents et importants a été adopté.

“ Il n'a pas été possible de reviser le règlement international ayant pour but de prévenir les abordages en mer, étant donné que plusieurs des États, parties à ce règlement, n'étaient pas représentés à la Conférence, mais la Convention oblige les États contractants à faire reviser le règlement sur cinq points et un nouvel examen d'autres points importants est recommandé.

“ Il n'a pas été possible d'inscrire dans la Convention des prescriptions précises concernant certaines questions relatives à la sécurité de la navigation et qui ont été étudiées par la Commission, mais sur ces divers points celle-ci soumet certains vœux à l'adoption de la Conférence.”

Le résumé que je me propose de vous lire ensuite est celui de l'Amiral Capps sur la sécurité de la construction.

Voici ce qu'il dit :

“ Au point de vue des moyens propres à mieux assurer la sauvegarde de la vie humaine en mer, le type du navire lui-même et le caractère de sa construction sont de la plus grande importance. Les questions qui se présentent, même quand on ne considère le sujet que d'une façon tout à fait générale, sont techniques et compliquées. Du reste, quand on a trouvé des solutions pratiques, il est difficile de les traduire en textes qui puissent être incorporées dans la convention. Pourtant, la Commission chargée de l'examen de ce sujet a soumis un rapport qui formule des propositions définitives et elle les a exprimées dans un langage qui peut figurer dans une convention.

“ A cet effet, les navires ont été divisés en deux classes, à savoir, les navires neufs et les navires existants.

“ On entend par ‘navire neuf’ tout navire dont la quille aura été posée après la date où la Convention entrera en vigueur, et par ‘navire existant’ tout autre navire couvert par la Convention. Au surplus, ces définitions doivent s’entendre sous réserve des restrictions qui résultent des prescriptions spéciales de la Convention par rapport aux dimensions du navire et au caractère du voyage. Les dispositions de ce chapitre de la Convention sont applicables dans leur ensemble à tous les navires neufs. Quant aux navires existants, la Convention prévoit que ‘l’Administration de l’État intéressé examinera les dispositions existantes en vue des améliorations qu’il serait possible et raisonnable d’y apporter dans le sens d’un accroissement de sécurité.’

“ La question la plus difficile et aussi la plus importante traitée par la Commission était celle de la subdivision du navire en un nombre de compartiments étanches principaux suffisant pour que le navire, en cas de sinistre qui détruirait l’intégrité d’un ou de plusieurs de ces compartiments, ait une réserve de flottabilité suffisante pour se tenir à flot.

“ Le facteur de cloisonnement dépend nécessairement de la dimension du vaisseau et de la nature de son service ; aussi la Convention stipule-t-elle que le degré de sécurité doit augmenter de façon continue et régulière avec la longueur du navire, et que les navires doivent être compartimentés aussi efficacement que possible selon la nature du service auquel ils sont affectés.

“ Il est aussi explicitement déclaré que les exigences de la Convention constituent des minima. 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 Convention, mention peut en être faite sur le certificat dudit navire ; les conditions sous lesquelles cette mention peut se faire sont expressément prévues dans le Règlement.

“ Il n’est pas possible, dans ce résumé, d’entrer plus avant dans le détail d’un sujet aussi technique ; on ne peut que s’en référer aux dispositions reproduites *in extenso* dans la Convention et le Règlement y annexé.

“ Parmi les autres sujets importants figurant sous le titre de la Construction et qui sont couverts par les articles de ce chapitre, on peut signaler les suivants :

- “ 1. Cloisons pour empêcher la propagation du feu ;
- “ 2. Issues convenables pratiquées dans tous les compartiments étanches ;
- “ 3. Exigences générales quant à la résistance des cloisons étanches et des ponts ;
- “ 4. Réduction aussi grande que possible des ouvertures pratiquées dans les cloisons étanches ; restrictions quant à l’emplacement de ces ouvertures, leur nature et les moyens de les fermer ;
- “ 5. Restrictions quant à la nature, au nombre, à l’emplacement des ouvertures dans la muraille du navire et aux appareils de fermeture de ces ouvertures ;
- “ 6. Exigences particulières quant à l’aménagement et à l’étendue des double-fonds ;
- “ 7. Manœuvres périodiques et inspection des portes étanches, hublots, vannes et autres engins pour fermer les ouvertures des cloisons et de la coque au-dessous du pont des cloisons ; mention obligatoire dans le journal de bord de tous ces exercices et de toutes ces inspections ;
- “ 8. Exigences quant à la puissance de marche arrière et en ce qui concerne l’appareil auxiliaire à gouverner ;
- “ 9. Prescriptions quant à l’inspection des navires, tant neufs qu’existants, en tout ce qui concerne la coque, les chaudières, les machines principales et auxiliaires et l’équipement.

“ Dans son rapport, la Commission sur la sécurité de la construction reconnaît l’importance de la poursuite des études touchant certaines questions essentielles dont l’examen n’a pu être entrepris ou complété actuellement ; elle reconnaît également qu’il est à désirer qu’on échange librement tous renseignements intéressants sur la sécurité de la construction.

“ L’exécution des recommandations qui viennent d’être rappelées quant aux études ultérieures et à l’échange des renseignements a été formellement prescrite dans la Convention.

“ En terminant ce résumé du chapitre sur la sécurité de la construction, il est important de signaler que, quelle que soit l’attention que l’on apporte à observer tous les points qui sont de nature à augmenter la sécurité du navire en mer, il reste toujours la possibilité d’un sinistre grave et même d’une catastrophe amenant une destruction complète du bâtiment ; aussi est-il d’une importance primordiale que ceux qui sont

chargés du commandement des navires ne se relâchent jamais de leur vigilance et ne perdent pas de vue qu'aucun bâtiment n'est complètement à l'abri du naufrage. Au contraire, ils doivent s'efforcer d'ajouter à la sécurité offerte par le navire lui-même ce très grand accroissement de sécurité qui résulte d'une direction et d'une navigation prudentes et habiles." (*Applaudissements.*)

La troisième note qui j'ai sous les yeux est celle de M. Moggridge au sujet de la Radiotélégraphie :

"Tous les navires marchands," dit-il, "des États contractants, effectuant une navigation internationale, y compris la navigation coloniale, qu'ils soient à voile ou à propulsion mécanique, doivent être munis d'une installation radiotélégraphique s'ils ont à bord cinquante personnes ou plus (équipage ou passagers), excepté dans le cas où le nombre de personnes à bord est exceptionnellement et temporairement porté à cinquante ou plus par suite d'un cas de force majeure, ou d'autres événements indépendants de la volonté du capitaine du navire.

"Toutefois, il est laissé à la discrétion des États contractants de dispenser le navire de cette obligation dans certains cas, dont le plus important est celui des navires qui, au cours de leur voyage, ne s'éloignent pas de la côte de plus de 150 milles. La classification des navires tenus par la Convention d'être munis d'une installation radiotélégraphique, suit les catégories déterminées par la Convention radiotélégraphique. La classification précise est trop compliquée pour être résumée, mais, parlant d'une façon générale, les vapeurs à passagers de grande vitesse sont rangés dans la première catégorie ; et les autres navires à vapeur aménagés pour avoir à bord vingt-cinq passagers ou plus, sont placés dans la deuxième catégorie ; tous les autres vaisseaux tenus d'être munis d'une installation radiotélégraphique sont placés dans la troisième catégorie. Il va sans dire que l'armateur dont le navire est rangé dans la deuxième ou la troisième catégorie peut exiger que son navire soit placé dans une catégorie supérieure s'il remplit toutes les prescriptions de la Convention.

"Une écoute permanente devra être maintenue par tous les navires tenus d'être munis d'une installation radiotélégraphique, aussitôt que leurs Gouvernements respectifs jugeront que l'écoute sera de quelque utilité en ce qui concerne la sécurité de la vie en mer ; en attendant (sauf pendant la période de transition nécessaire pour installer la radiotélégraphie et pour engager le personnel), les navires suivants seront tenus de maintenir une écoute permanente, indépendamment, bien entendu, des navires rangés dans la première catégorie :

- "1. Les navires qui ont une vitesse moyenne de plus de 13 nœuds et ont à bord 200 passagers ou plus, si le voyage s'étend à plus de 500 milles marins entre deux ports consécutifs ;
- "2. Les navires rangés dans la deuxième catégorie pendant qu'ils se trouvent à plus de 500 milles de la côte ;
- "3. Les autres navires tenus d'être munis d'une installation radiotélégraphique et effectuant un trafic transatlantique, ou dont la route s'éloigne de la côte d'une distance supérieure à 1,000 milles marins.

"Les navires placés dans la deuxième catégorie, mais qui ne sont pas tenus de maintenir une écoute permanente, sont toutefois obligés de maintenir une écoute pendant au moins sept heures par jour, indépendamment de l'écoute de dix minutes au commencement de chacune des autres heures prescrites par la Convention radiotélégraphique.

"Les navires affectés à tous les genres de pêche, y compris la pêche à la baleine, ne sont pas astreints à l'écoute permanente.

"L'écoute permanente peut être maintenue par des télégraphistes brevetés ou par des 'écouters' à même de recevoir et de comprendre les signaux de détresse. 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 intéressés.

"Les installations radiotélégraphiques doivent avoir une portée minima de 100 milles ; une installation de secours devra être prévue et placée dans la position qui offre le plus grand degré de sécurité, à moins que l'installation principale ne soit placée en totalité dans les régions supérieures du navire et dans les conditions de la plus grande sécurité.

"Le capitaine de tout navire en détresse a le droit de réquisitionner, parmi les

bateaux qui ont répondu à son appel, ceux qu'il juge les plus aptes à lui porter secours et les autres navires qui ont reçu l'appel peuvent alors poursuivre leur route.

“Une période de transition est prescrite pour permettre l'installation de la radiotélégraphie et l'engagement des télégraphistes et ‘écouteurs.’”

Le quatrième et le dernier résumé que je dois vous lire est celui de Sir John Biles au sujet des Engins de Sauvetage. Il dit :

“La Convention édicte des dispositions en vertu desquelles il devra être possible de recevoir dans les embarcations de sauvetage, ou leurs équivalents, toutes les personnes à bord.

“Les embarcations sont classées en deux catégories : (1) embarcations ouvertes ou autres types à bordé entièrement rigide ; (2) embarcations à bordé partiellement repliable. Les dernières sont rendues nécessaires par des considérations d'arrimage. Chaque navire doit être muni d'un nombre minimum de bossoirs ou d'engins équivalents, qui est déterminé d'après la longueur du navire. Chaque jeu de bossoirs doit être muni d'une embarcation de la première catégorie. En cas d'insuffisance il doit y avoir des embarcations additionnelles en nombre suffisant pour porter la capacité totale des embarcations au moins à la plus grande des deux valeurs suivantes :

“(a.) Capacité minimum réglementaire basée sur l'hypothèse qu'il soit placé le plus grand nombre possible d'embarcations en-dessous des jeux de bossoirs ; ou

“(b.) Capacité suffisante pour recevoir soixante-quinze pour cent des personnes à bord. En cas de besoin, le complément de places nécessaires peut être assuré par des embarcations de sauvetage ou des ‘pontons-radeaux’ d'un type approuvé. Par pontons-radeaux de sauvetage définis dans la convention, on entend les engins désignés par le ‘Boats and Davits Committee,’ qui a présenté son rapport au mois de mai de l'année dernière. La Convention contient des prescriptions détaillées quant à la construction et à la capacité des divers types d'embarcation et des pontons-radeaux, quant à leur équipement, à l'installation des embarcations et des radeaux, à la solidité des bossoirs, au nombre réglementaire des bouées et des gilets de sauvetage. Il est prévu qu'un nombre d'embarcations et de radeaux aussi élevé que possible pourra être mis à l'eau de l'un et de l'autre bord, de manière à réduire à un minimum le nombre des embarcations à mettre à l'eau sur le côté exposé au vent. On exige un supplément de ceintures de sauvetage appropriées à la taille des enfants. La convention prescrit des règles précises en ce qui concerne les types des engins de sauvetage qu'on y décrit ; en outre, chaque administration pourra accepter des engins d'autres types offrant les mêmes garanties, à charge de communiquer le fait aux autres administrations.

“De plus, la Convention exige qu'il y ait un nombre minimum de membres de l'équipage ayant la compétence voulue pour manœuvrer les embarcations et les radeaux. Ce nombre minimum est fixé à trois pour chaque embarcation ou radeau de dimensions moyennes ne pouvant recevoir plus de soixante personnes. A mesure que les dimensions des embarcations augmentent, un nombre additionnel de canotiers est prescrit, d'après une table qui figure dans le Règlement. Ces canotiers devront être munis d'un certificat d'aptitude délivré sous l'autorité du Gouvernement.

“La Convention prescrit aussi que les navires auxquels elle s'applique aient à bord un équipage de nombre et qualités suffisants pour assurer la sauvegarde de la vie humaine en mer.

“Il est interdit de transporter à bord des matières dangereuses ; la détermination des matières à considérer comme dangereuses, soit isolément, soit dans leur ensemble et, le cas échéant, l'indication des précautions obligatoires à prendre pour leur emballage et leur arrimage feront l'objet d'instructions officielles et périodiques. On exige l'organisation d'un service de rondes dans le but découvrir tout commencement d'incendie, et le Règlement prescrit les dispositions opportunes pour l'extinction des incendies et pour l'organisation et la manœuvre des équipages en cas d'alarme.

“Tous les navires doivent être munis d'un système suffisant d'éclairage, afin de permettre qu'en cas de danger les passagers trouvent facilement les issues du navire. Sur les navires neufs, il doit y avoir une source autonome d'éclairage placée dans les régions supérieures du navire, aussi haut que possible. Les ponts où se trouvent les embarcations de sauvetage doivent être bien éclairés.”

Messieurs, j'ai épargné à son Excellence M. le Dr. von Koerner la peine de préparer un résumé des travaux de la Commission des Certificats, qu'il a présidée. Les recommandations de cette Commission sont très simples. Elles prescrivent, en effet, que les

navires des États contractants qui se conforment aux règles de la Convention doivent être munis de certificats constatant le fait ; ceux-ci seront acceptés par tous les États comme équivalents à leurs propres certificats et comme faisant preuve, *primâ facie*, de conformité avec les prescriptions de la Convention. Un exemplaire type de certificat est annexé au Rapport de la Commission. Ce certificat non seulement témoignera que les règles de la Convention sont observées, mais il pourra en outre faire mention des mesures supplémentaires de sécurité qui auront été prises par les armateurs.

Permettez-moi de dire enfin quelques mots au sujet des travaux de la Commission non officielle que j'ai présidée moi-même. Cette Commission a traité de ce qu'on appelle les " Dispositions générales." Ces dispositions définissent les navires auxquels s'applique la Convention, le point le plus important étant que la Convention ne s'applique qu'aux navires à vapeurs de long cours qui portent plus de douze passagers. Il y a, pourtant, de nombreuses exceptions à la limitation ci-dessus signalée ; la plus importante est celle qui concerne la radiotélégraphie. Il est également prévu que les Gouvernements intéressés échangeront entre eux le texte des lois et des règlements concernant la sauvegarde de la vie humaine en mer et, le cas échéant, qu'ils décréteront des peines contre les infractions aux obligations prescrites par la Convention. On a examiné de plus la question de l'admission des États qui désireraient dans la suite se soumettre à la Convention, la question de l'adhésion des Colonies des États contractants, la date (31 décembre 1914) à laquelle, au plus tard, la Convention devra être ratifiée par les différents États et la date (1^{er} juillet 1915) à laquelle la Convention entrera en vigueur.

Ces résumés des divers rapports sont nécessairement incomplets, mais vous en avez entre les mains le texte intégral, et vous pouvez vous y rapporter pour d'autres détails. Les rapports eux-mêmes furent transmis à la Commission de Rédaction qu'a présidée M. Guernier. Ce fut la tâche de M. Guernier de les mouler dans la Convention que vous avez sous les yeux. Je ne peux assez apprécier la compétence et le zèle avec lesquels M. Guernier, grandement assisté par son collègue M. Boris, a rempli sa tâche (*applaudissements*) et la Conférence lui doit une reconnaissance très grande pour le travail qu'il a accompli.

J'ai terminé maintenant les observations que je voulais faire ; je n'ai plus à dire en conclusion que quelques mots de portée générale. Notre œuvre sera certainement critiquée. Nous pouvons ignorer cette critique en tant qu'elle vient des parties intéressées ; aux parties désintéressées nous devons répondre que nous avons fait de notre mieux, que nous avons agi soigneusement et scrupuleusement, et, nous osons le croire, dans le véritable intérêt des voyageurs en mer.

Messieurs, vous vous êtes occupés de perfectionner une grande œuvre, et je suis persuadé qu'elle aura des résultats durables pour l'humanité. De plus, par l'esprit de courtoisie et de conciliation que vous avez montré pendant toutes vos délibérations, vous avez contribué, peut-être sans le savoir, mais non moins sûrement, à l'augmentation de la confiance et du respect mutuel des nations, et par là à la paix et au bonheur du monde entier.

Je propose maintenant que la Convention soit adoptée et acceptée par les diverses Délégations.

DR. VON KOERNER : Messieurs, je vous invite à adhérer à la proposition de notre très vénéré président et à adopter la Convention en bloc, telle qu'elle est sous vos yeux. (*Applaudissements.*)

LORD MERSEY : Je mets donc la Convention aux voix : que ceux qui veulent adopter la Convention aient l'obligeance de lever la main ; avis contraire ? Messieurs, la Convention est adoptée à l'unanimité. (*Applaudissements.*)

DR. VON KOERNER : Messieurs, je vous propose de décider que le résumé des travaux des commissions qui vient de nous être lu par M. le Président soit communiqué à la presse, afin qu'il soit publié, comme le sommaire des travaux de la Conférence.

JUDGE ALEXANDER (États-Unis d'Amérique) : M. le Président, j'appuie la motion faite par le Dr. Koerner.

LORD MERSEY : Je vous proposerai alors qu'après le discours—je suppose qu'il faut l'appeler un " discours"—que je viens de prononcer aura été rédigé, ce qui ne pourra avoir lieu avant demain, on en communique le texte à la presse. Que ceux qui sont de cet avis veuillent bien lever la main ; avis contraire ? (Adopté à l'unanimité.)

DR. VON KOERNER : Messieurs, je suis persuadé de traduire fidèlement les sentiments qui nous animent tous également à la fin des travaux de cette Conférence, en remerciant notre Président, Lord Mersey, de la manière exquise avec laquelle il s'est acquitté de la tâche qui lui a été confiée. J'ai eu l'honneur d'assister aux séances du comité non officiel que Lord Mersey a réuni sous sa présidence pour établir l'accord entre les différentes commissions sur des questions très importantes ; et je crois pouvoir dire, sans faire tort au mérite des autres Commissions, que, si nous nous voyons aujourd'hui en face d'une œuvre accomplie, qui marque un progrès précieux dans l'histoire des efforts tentés pour sauvegarder de plus en plus la vie humaine, cela est dû pour une grande part à l'énergie, à l'habileté, à la sagesse, à l'esprit d'équité et de conciliation avec lesquels Lord Mersey a su diriger les travaux de ce comité non officiel. Ces qualités, Lord Mersey les a montrées tout autant à la Commission de Rédaction dont il a été un des membres les plus éminents.

Je prie donc notre Président vénéré d'accepter l'assurance de notre profonde gratitude. J'espère qu'il gardera de nous un bon souvenir ; quant à nous, nous n'oublierons jamais les semaines durant lesquelles il nous a été donné, non seulement de travailler avec lui et sous son égide à une œuvre humanitaire de premier ordre, mais encore de nouer avec lui les relations amicales les plus précieuses. (*Vifs applaudissements.*)

LORD MERSEY : Excellence, Messieurs, je sens que maintenant, en tout cas, je ne suis point obligé de faire un discours. C'est, d'ailleurs, quelque chose que je suis fort peu désireux de faire, mais laissez-moi vous remercier et vous assurer que je suis parfaitement sincère quand je vous affirme que les termes bienveillants dans lesquels cette résolution a été proposée et la manière gracieuse dont elle a été adoptée par vous m'ont touché profondément. Je n'ai trouvé parmi les membres de cette Conférence que des amis, et ma vie durant je conserverai en moi le souvenir le plus vif de l'honneur et de la bienveillance dont j'ai été l'objet alors que je présidais vos délibérations. (*Vifs applaudissements.*)

M. GUERNIER : Messieurs, je suis convaincu de répondre au sentiment de la Conférence tout entière si je vous propose de voter des remerciements aux secrétaires généraux de cette conférence, qui ont été si dévoués et si habiles dans l'administration de nos travaux et en même temps aux secrétaires des différentes commissions dont vous avez pu apprécier le dévouement infatigable. Je tiens à dire leurs noms pour qu'ils demeurent au procès-verbal avec l'expression de notre reconnaissance.

Je vous propose donc de voter les remerciements à M. Webster et à M. Locock (*applaudissements*) ; à M. Hostie et à M. Leak, secrétaires de la Commission de Sécurité de la Navigation (*applaudissements*) ; à M. Bogaert et à M. Carter, secrétaires de la Commission de Sécurité de la Construction (*applaudissements*) ; à M. Capelle et à M. Lodge, secrétaires de la Commission de Radiotélégraphie (*applaudissements*) ; à M. Bultinck et à M. Robinson, secrétaires de la Commission des Engins de Sauvetage (*applaudissements*) ; à M. Hostie et à M. Lodge, secrétaires de la Commission des Certificats (*applaudissements*) ; à M. Keller et à M. Lodge, secrétaires de la Commission de Rédaction (*applaudissements*).

JUDGE ALEXANDER (États-Unis d'Amérique) : M. Guernier a été au-devant de ma pensée en faisant la motion que vous venez d'entendre. J'exprime les sentiments de tous les membres de cette Conférence en disant que nous devons une reconnaissance profonde à ces messieurs, qui ont rempli les fonctions du secrétaire à la Conférence et dans les diverses Commissions avec patience, avec zèle et avec succès. Je crois donc pouvoir appuyer cette motion au nom de la Conférence, de tout cœur et avec un sentiment de sincère attachement pour ces messieurs. (*Applaudissements.*)

LORD MERSEY : Permettez-moi aussi, messieurs, en appuyant cette motion, de mentionner spécialement nos amis d'outre-mer, messieurs les Belges, qui nous ont prêté une assistance aussi appréciable dans la préparation des rapports des Commissions. (*Applaudissements.*)

Je mentionne les Belges, mais vous ne devez pas croire que j'oublie mes compatriotes, et je voudrais dire quelque chose de plus particulier au sujet de ces deux messieurs qui sont assis ici à ma gauche. Ceux qui n'ont pas été mêlés au travail d'organisation de la Conférence ne sont pas à même d'apprécier le zèle, l'énergie, l'intelligence et l'activité avec lesquels ces messieurs ont collaboré à notre œuvre. Ils travaillent en quelque sorte dans l'obscurité, mais ce sont eux qui, à vrai dire, ont souvent éclairé nos délibérations. Je veux donc mentionner spécialement M. Webster et M. Locock.

Une résolution tendant à remercier les diverses secrétaires des Commissions et les secrétaires généraux fut alors proposée à la Conférence et adoptée à l'unanimité.

M. J. A. WEBSTER dit : Je ne sais pas si j'ai le droit de prendre la parole, puisque d'après le Règlement de cette Conférence, les secrétaires n'ont pas de voix ; mais, avec la permission générale de la Conférence, je dirai, au nom de M. Locock et de moi-même et également au nom des secrétaires britanniques, que nous apprécions hautement les paroles bienveillantes prononcées par M. Guernier, Judge Alexander et notre Président. Comme vient de le dire Lord Mersey, nous avons travaillé en grande partie dans l'obscurité, et ce travail aurait pu être très lourd, mais chaque membre de cette Conférence, je crois pouvoir dire sans exception, a été si bon et si indulgent envers nous que le travail fut pour nous un réel plaisir, et nous sommes très contents d'être associés, comme nous le sommes, à la grande œuvre que cette Conférence a accomplie. (*Applaudissements.*)

LORD MERSEY : J'ajourne la Conférence à demain à 4 heures 30 de l'après-midi ; la Convention sera alors en état de recevoir vos signatures, et le Président du Board of Trade sera ici, je l'espère, pour nous adresser quelques paroles.

Le Président :
MERSEY.

Les Secrétaires généraux :
J. A. WEBSTER.
GUY LOCOCK.

Séance de Clôture, le 20 janvier, 1914.

Présidence de LORD MERSEY.

LA Conférence se réunit à 4.30 du soir au Foreign Office.

Étaient présents tous les délégués à l'exception de MM. Schmaltz, Walter, Polis, Gribel, Voelkner, Bülow, Burton, W. Alexander, Fragiaco, Palm, Steinacker, Machay, Bultinck, Hostie, McDonnell, Duguid, Maitland Kersey, Rasmussen, Höst, Helper, Sanchiz, Journet, Frouin, Géraud, Brenot, Grolous, Keller, Loring, Wilson, Veroggio, Bonfiglietti, Castiglione, Fileti, Barricelli, Fiore, Yoshida, Togashi, Vossnack, Loviaguin, Leman, Lundgren, Loeffgren.

LORD MERSEY : Avant que nous commençons à signer, je voudrais attirer votre attention sur le fait que la partie du document que je vous ai présentée hier, sous le titre "Vœux," doit être considérée comme faisant partie de la Convention et conséquemment adoptée en même temps que celle-ci. Je prierai maintenant les différentes Délégations de vouloir bien signer la Convention.

(Les diverses Délégations signent successivement la Convention.)

Messieurs, la Convention est à présent dûment signée. (*Applaudissements.*) On fournira à chaque Délégation deux exemplaires du procès-verbal de la séance d'hier, au cours de laquelle un exposé de la Convention a été donné. Messieurs, ma présidence est terminée. Je prierai M. le Président du Board of Trade de prendre ma place, et de vous adresser quelques paroles. (*Applaudissements.*)

LE PRÉSIDENT DU BOARD OF TRADE : Messieurs, j'ai eu l'honneur d'ouvrir cette Conférence et c'est pour moi une nouvelle satisfaction que de pouvoir vous dire quelques mots au moment de la clôture de vos travaux.

Votre tâche, Messieurs, a été laborieuse ; je puis en témoigner moi-même, car j'ai suivi vos travaux avec une attention et un intérêt des plus profonds. Pendant deux mois vous avez voué, sans relâche, toutes vos facultés à la solution des problèmes difficiles et délicats qui vous étaient soumis.

Vos séances se sont toujours poursuivies avec un désir sincère d'arriver au meilleur résultat. Vous y avez continuellement fait preuve de bonne volonté et de bienveillance. Toutes les questions que vous aviez à traiter, ont été examinées à fond et de la façon la plus sérieuse. Votre but a été toujours d'arriver à des conclusions, qui, tout en

augmentant considérablement la sécurité de la vie humaine en mer, seraient d'une réalisation pratique et d'un bon sens absolu et supporteraient l'épreuve du temps et de l'expérience.

Vous avez visé un haut "standard of security" international en réduisant à un minimum la possibilité d'un sinistre dû à des causes extérieures ainsi que le péril du navire en cas d'abordage ou d'autre accident, et enfin en assurant l'emploi des moyens les meilleurs et les plus rapides pour sauver la vie des personnes à bord.

L'acceptation du principe de la reconnaissance mutuelle des certificats émis sous l'autorité des divers États signataires et s'appliquant aux matières envisagées par la Convention que vous venez de signer, assurera l'exécution effective des dispositions de la Convention avec un minimum de formalités et d'inconvénients.

Messieurs, je vous félicite du résultat de vos délibérations. Vous avez achevé une œuvre qui survivra, et la signature de la Convention marquera une étape nouvelle dans les annales de la marine marchande.

Le public envisagera avec une grande satisfaction les dispositions si utiles que vous avez adoptées et qui ont été résumées dans le discours de votre Président.

Les Délégations qui ont assisté à cette Conférence présenteront la Convention à leurs Gouvernements respectifs et je suis persuadé que tous ces Gouvernements reconnaîtront la très grande valeur de l'œuvre accomplie et s'efforceront de mettre la Convention en vigueur le plus tôt possible.

Il était évident qu'à une Conférence représentant comme celle-ci tant de pays différents, il devait surgir des questions qui donneraient lieu au premier abord à des divergences considérables d'avis. Pourtant, grâce au désir sincère manifesté par tous les délégués d'arriver autant que possible à des décisions rencontrant l'approbation unanime et de mettre sur une base internationale les grandes questions de la sauvegarde de la vie humaine en mer, ces difficultés ont été écartées.

Nous avons tous, au cours de cette Conférence, appris à surmonter les obstacles qui paralysent la conclusion d'accords internationaux relatifs à la marine marchande et à comprendre les difficultés éprouvées parfois par les Administrations d'autres États lorsqu'elles ont à s'occuper des navires qui ne portent pas leur pavillon. J'ose espérer que tout cela sera pleinement reconnu par les Gouvernements et les Législatures qui devront achever l'œuvre de la Conférence.

Cette Conférence s'est spécialement occupée des navires à passagers. En essayant d'en étendre la sphère, on aurait compliqué son programme et disséminé ses forces. Cependant elle doit être suivie d'une autre Conférence internationale, qui examinera en premier lieu la question du franc-bord, et qui en outre considérera, je l'espère, des questions analogues telle que celle des pontées de bois. On ferait ainsi un nouveau pas pour la sauvegarde de la vie humaine en mer.

Il n'est pas nécessaire, je pense, de vous parler du travail accompli par Lord Mersey comme Président de la Conférence et par les Présidents des diverses Commissions. Messieurs, vous savez mieux que moi jusqu'à quel point l'harmonie des discussions et le succès de vos délibérations sont dus à leur tact, à leur courtoisie et à leur intelligence.

Cela nous a causé une grande satisfaction et un grand plaisir de vous accueillir dans notre pays et dans notre capitale.

J'ose espérer, Messieurs, que votre séjour aura été agréable et que vous en garderez de bons souvenirs.

Nous devons nos humbles remerciements à Leurs Majestés le Roi et la Reine pour la façon cordiale dont elles ont reçu les membres de la Conférence et pour le grand intérêt personnel qu'elles ont manifesté à l'égard de votre œuvre. Je sais bien que cet intérêt est partagé par tous les Souverains et les Chefs des autres États ici représentés, et cela doit nous causer une vive satisfaction; qu'on me permette de signaler avec respect et avec reconnaissance l'intérêt spécial qu'a montré Sa Majesté l'Empereur d'Allemagne à la convocation d'une Conférence internationale.

Permettez-moi, Messieurs, de vous dire en terminant quelques paroles d'un caractère plus personnel. J'ai eu grand plaisir à nouer tant d'amitiés durables parmi vous et les souvenirs que je garderai de la Conférence seront toujours des plus agréables.

De plus, Messieurs, je me réjouis beaucoup non seulement d'avoir représenté le Gouvernement de Sa Majesté Britannique à cette Conférence, mais aussi d'avoir été le Président du Board of Trade pendant votre séjour ici, car j'apprécie très hautement le fait d'avoir été associé avec vous à l'accomplissement de la grande œuvre que vous venez de terminer.

Messieurs, je ne vous dis pas "adieu," mais "au revoir!" (*Applaudissements.*)

JUDGE ALEXANDER (États-Unis d'Amérique) : Le 28 juin, 1912, le Sénat et le Congrès des États-Unis adoptèrent une résolution générale autorisant le Président des États-Unis à convoquer une Conférence internationale visant un accroissement de la sauvegarde de la vie humaine en mer, ou à se faire représenter à une semblable réunion. Vers cette même époque, le bruit courut dans la presse que l'Empereur d'Allemagne convoquerait une telle Conférence, mais plus tard Sa Majesté le Roi de Grande-Bretagne voulut bien signaler par la voie diplomatique qu'il se chargerait de cette mission. C'est mon intention d'exprimer au Président du Board of Trade nos remerciements sincères pour la grande part qu'il a prise dans ce fait, qui constitue un des épisodes les plus marquants de notre époque. (*Applaudissements.*) C'est à lui et ses collaborateurs qu'incomba la tâche d'élaborer le questionnaire de cette Conférence, d'adresser aux différentes nations l'invitation à y participer, et de diriger ses débats depuis le commencement jusqu'à l'heure actuelle. Il a bien rempli sa tâche et il doit, comme nous le faisons cordialement, se féliciter de son travail.

Pendant notre séjour dans cette capitale, nous avons reçu beaucoup de marques d'amitié et d'hospitalité de la part du Gouvernement Britannique et je crois pouvoir exprimer, au nom des délégués de toutes les nations ici représentées, notre profonde reconnaissance et l'appréciation que nous avons de cette hospitalité. Nous avons été les hôtes non seulement du Gouvernement, mais également de plusieurs Sociétés fidèles à leur Roi, fières de leur pays, jalouses de son esprit d'hospitalité. Signalons la "Fishmongers Company," les "Elder Brethren of the Trinity House," le Lord Maire et beaucoup d'autres ; mais avant tous et mieux que tous, Sa Majesté le Roi s'est vivement intéressée à nos délibérations et je suis persuadé que la façon gracieuse dont elle nous a reçus a été appréciée par toutes les Délégations ici présentes. Sans vous parler plus longtemps, je veux proposer à la Conférence de remercier M. Sydney Buxton pour la manière si habile dont il s'est acquitté de sa tâche. (*Applaudissements.*)

DR. VON KOERNER : Messieurs, en remerciant M. le Président du Board of Trade des gracieuses paroles qu'il a bien voulu prononcer à l'adresse de Sa Majesté l'Empereur d'Allemagne, j'adhère de tout cœur, au nom de la Délégation allemande, à la proposition émise par M. George Alexander.

LORD MERSEY : Vous avez entendu la motion qui vous a été proposée par Judge Alexander et appuyée par son Excellence M. le Dr. von Koerner. Je la mets donc aux voix. Que ceux qui sont d'avis de l'adopter, veulent bien lever la main (tous les délégués lèvent la main). Avis contraire ? La motion est adoptée à l'unanimité.

LE PRÉSIDENT DU BOARD OF TRADE : Judge Alexander, Excellence et Messieurs, en mon nom et également au nom du Board of Trade, je veux vous remercier très sincèrement pour la façon gracieuse dont cette motion a été proposée par vous, Judge, et appuyée par vous, Excellence ; je remercie également les autres délégués pour la manière bienveillante avec laquelle ils l'ont accueillie. Le travail a été dur, mais il a éveillé un vif intérêt chez ceux d'entre nous qui représentent le Board of Trade et il nous a procuré une grande satisfaction. Notre travail a été allégé énormément par votre cordial appui en tout ce qui concernait les questions à traiter et par l'accueil bienveillant que vous avez réservé aux propositions faites par la Grande-Bretagne. Les acclamations qui ont accompagné les signatures nous ont montré que vous nous quittez tous satisfaits des décisions que vous avez prises ; nous sommes très reconnaissants de votre bienveillance et nous sentons très réellement que pendant toute la Conférence nous avons eu la coopération amicale de chacun d'entre vous.

Messieurs, je vous remercie très sincèrement de la part des membres du Board of Trade pour la motion que vous avez adoptée.

LORD MERSEY : J'apprends que le Sénateur Lewis, qui n'a pas eu l'occasion de prendre la parole pendant la durée de la Conférence, désire prononcer quelques mots.

LE SÉNATEUR LEWIS (États-Unis d'Amérique) : M. le Président et Messieurs, quoique je n'aie pas jusqu'à présent eu l'occasion de m'adresser à vous, je vous assure que j'ai fort souvent vanté autre part Lord Mersey pour la manière si gracieuse avec laquelle il a présidé cette Conférence, pour l'impartialité et la courtoisie qu'il a apportées à nos séances, ainsi que j'ai pu l'observer. Je vous remercie, Messieurs, de m'avoir permis de prononcer quelques mots à la fin de cette splendide réunion. Je regrette que mes occupations pressantes à Washington ne m'aient pas permis d'assister à vos séances

d'ouverture. Dès mon arrivée, on m'a fait part de la bienveillance que les délégués des États étrangers ont montrée envers l'Amérique, de votre bienveillance personnelle, My Lord, de l'hospitalité dont Judge Alexander a déjà parlé en des termes si élevés, de l'esprit de conciliation qui régnait, enfin de tout ce qui pouvait donner une suite harmonieuse à vos délibérations. Quand je songeais, Messieurs, que vous veniez des différentes parties du monde, avec le sentiment de votre propre pays, et vos vues personnelles sur les diverses décisions à prendre, je me disais qu'en vérité vous pourriez montrer un orgueil bien naturel à soutenir vos vues et celles de votre pays, il n'est pas inutile de se rappeler dans combien de cas vous avez abandonné vos propres idées pour maintenir l'harmonie générale. Comme vient de vous le dire en effet Judge Alexander, je considère cette réunion comme un des faits les plus importants qui se soient jamais passés dans la sphère de la politique internationale et des affaires publiques.

Pardonnez-moi, Messieurs, si j'ose vous dire que la Délégation américaine représente tout ce qu'il y a de meilleur dans notre pays. Vous avez les officiers les plus éminents de la flotte et les membres les plus en vue de la marine marchande. Les représentants du monde des affaires, connus en raison de leur intégrité, ne visent, comme le Président du Board of Trade l'a si bien dit, que deux choses : la sauvegarde des êtres humains en mer et la négociation paisible et efficace d'une entente entre des nations intelligentes. J'ose vous féliciter sincèrement. J'habite un pays où il y a des représentants de tous les pays de la terre. Dans certaines contrées de mon pays, des sentiments d'antagonisme surgissent parfois envers les autres nations, parce que celles-ci sont méconnues par mes compatriotes. A mon avis, cette Conférence aura un résultat meilleur pour éveiller dans mon pays un sentiment plus profond de la nécessité de l'amitié universelle des nations et du règlement pacifique de toute espèce de désaccord, que n'importe quel autre acte public que j'ai envisagé, ou auquel j'ai participé, pendant toute ma carrière. A cause de ce premier résultat et de l'excellent effet qu'il causera, j'ose vous assurer que le Sénat des États-Unis accordera à votre œuvre son attention la meilleure et qu'après l'avoir examinée et après avoir considéré tout le bien qu'elle renferme pour l'humanité, il l'approuvera et lui donnera sa ratification. (*Applaudissements.*)

En terminant, laissez-moi vous dire, Messieurs, que le Président des États-Unis, cet homme d'État distingué de mon pays, sera le premier à reconnaître ce qu'il y a de bon dans ce premier pas. Le résultat auquel vous êtes arrivés montre qu'à l'avenir toutes les divergences existant entre les nations peuvent être soumises au jugement d'hommes honorables et être réglées pacifiquement par eux, pour le plus grand bien de la paix universelle.

Je vous remercie beaucoup, Messieurs, de m'avoir accordé l'honneur de vous adresser les quelques mots que je viens de prononcer.

Le Président :

MERSEY.

Les Secrétaires généraux :

J. A. WEBSTER.

GUY LOCOCK.

RAPPORTS DES COMMISSIONS.

(1.)

Rapport de la Commission de la Sécurité de la Navigation.

1. La Commission a examiné en détail les questions que la Conférence l'avait chargée d'élucider. Elle a l'honneur de lui soumettre le rapport suivant :

ÉPAVES, OBSERVATION ET SURVEILLANCE DES GLACES; TRANSMISSION DE RENSEIGNEMENTS RELATIFS AUX GLACES ET AUX ÉPAVES.

2. *Les objets traités dans les 17^e, 18^e, 19^e et 20^e Questions posées à la Conférence* se trouvent liés entre eux par une connexité si étroite que la Commission a estimé qu'il y avait lieu de les examiner conjointement.

3. *Pratique actuelle en ce qui concerne la destruction des épaves.*—Actuellement, chaque pays reconnaît sa responsabilité en ce qui concerne la destruction ou l'enlèvement d'obstacles à la navigation le long de ses côtes ou à proximité de ses côtes. Ce travail s'effectue d'une manière efficace.

En ce qui concerne les épaves en haute mer, la pratique diffère d'un pays à l'autre. La Conférence maritime internationale de Washington de 1889 signalait

- (a.) que les épaves en haute mer, en dehors de l'Atlantique, étaient fort rares et que le danger qui en résultait n'était pas assez notable pour justifier les dépenses qui seraient nécessaires afin d'assurer leur destruction systématique ;
- (b.) que les épaves étaient au contraire si nombreuses dans l'Atlantique Nord et spécialement dans les eaux de cet océan à l'ouest d'une ligne tracée des îles Bermudes jusqu'au cap Race, qu'elles constituaient un danger sérieux et qu'un accord international était à recommander en vue de la destruction ou de l'enlèvement systématiques de ces épaves.

Ce vœu n'ayant pas été réalisé, les États-Unis établirent en 1908 et maintiennent depuis lors à leurs frais un service de destruction des épaves. Ce service est assuré par un navire spécialement construit à cet effet, le "Seneca." Ce navire, agissant de concert avec le Service des Côtes de la Douane Américaine, a assuré depuis lors de la manière la plus effective la destruction des épaves dans les eaux visées spécialement par la Conférence de Washington.

D'autres nations ont envoyé de temps en temps, dans des cas exceptionnels, des navires de guerre pour rechercher et détruire des épaves dangereuses, signalées en haute mer ; toutefois, en dehors du service organisé en vue de la destruction des épaves le long de la côte ou se trouvant à proximité de la côte, aucun pays, autre que les États-Unis, n'a affecté un navire à la destruction des épaves dans l'océan.

Les États-Unis font remarquer que les eaux actuellement couvertes par leur service ont une étendue bien plus considérable que celles auxquelles s'appliquent les services des autres pays. Ils estiment que la responsabilité de leur service national devrait être limitée aux eaux qui s'étendent à l'ouest d'une ligne tracée du cap Sable à un point situé par 34° lat. N. et 70° long. O., et de là aux îles Bahamas. Les eaux situées le long de la côte américaine à l'est de cette ligne devraient, suivant les États-Unis, être surveillées aux frais communs de tous les pays, et non d'un seul d'entre eux.

La Commission est d'accord sur les vues exprimées par la Conférence de Washington de 1889 quant à la nécessité d'un service international de destruction des épaves dans la partie de l'océan Atlantique Nord avoisinant la côte américaine. Elle partage également l'opinion de cette Conférence suivant laquelle un pareil service n'est ni pratique ni nécessaire dans d'autres eaux.

La Commission reconnaît que, quoique la majorité des épaves soient trouvées le long de la côte américaine ou à proximité de cette côte, celles qui se trouvent à l'est de la ligne indiquée par les États-Unis comme étant une limite raisonnable à leur service national, n'en constituent pas moins un danger sérieux pour la navigation.

4. *État actuel en ce qui concerne l'observation des glaces.*—En mars 1913, le Gouvernement britannique, agissant d'accord avec les principales lignes de navigation faisant le trafic entre l'Europe et l'Amérique du Nord, envoya la “Scotia” en vue d'observer la débâcle et la dérive des glaces dans le nord de l'Atlantique et de poursuivre des recherches scientifiques quant à la portée et à la vitesse des courants qui agissent sur les glaces, et quant à la direction et à la rapidité de la dérive.

Un rapport préliminaire sur les travaux accomplis par la “Scotia” a été étudié avec soin par la Commission et elle reconnaît que, pour le moment, il est désirable que ces investigations soient continuées.

5. *État actuel en ce qui concerne la surveillance des glaces.*—Pendant la saison des glaces, en 1912 et 1913, les États-Unis ont affecté deux navires (dont l'un était le “Seneca”) à la surveillance des glaces le long des routes de l'Atlantique Nord. Cette surveillance avait pour objet de préciser les positions occupées par les glaces, de déterminer les limites de ces positions au sud, à l'est et à l'ouest et de rester en contact avec les glaces lorsqu'elles se déplaçaient vers le sud, en vue de pouvoir envoyer des avis radiotélégraphiques journaliers indiquant aux navires la position précise occupée par les glaces et en particulier de leur dire s'ils sont exposés à les rencontrer sur leur route. La Commission reconnaît qu'il est désirable, quant à présent, que cette surveillance soit continuée.

6. *État actuel quant à la transmission des renseignements relatifs aux épaves et aux glaces.*—La transmission des renseignements d'un navire à l'autre, du navire à la côte et de la côte au navire est actuellement facultative. Ce système, dans l'ensemble, fonctionne bien. Il a été largement facilité par l'échange d'informations entre les Départements météorologiques des divers pays. La Commission attache la plus grande importance au maintien d'un système efficace de transmission de renseignements.

7. *Conclusion.*—Ayant examiné ce qui se pratiquait en fait, la Commission est arrivée à la conclusion que les nations principalement intéressées dans le trafic de l'Atlantique Nord devraient contribuer aux frais dans des proportions équitables à déterminer, en ce qui concerne :

- (1.) La destruction des épaves dans la partie de l'Atlantique Nord qui longe la côte américaine, à l'est d'une ligne tracée depuis le cap Sable jusqu'en un point situé par 34° lat. N. et 70° long. O. et de là aux îles Bahamas;
- (2.) Un service d'observation des glaces;
- (3.) Un service de surveillance des glaces.

8. Il est entendu que les pays se déclarent disposés, dans la mesure de leur capacité et autant que les exigences du service naval le permettent, à envoyer des navires de guerre ou d'autres navires en vue de la destruction des épaves dangereuses dans les cas où cette destruction serait reconnue nécessaire au cours de la période où les navires prévus ci-après sont employés à la surveillance des glaces. Dans ces conditions, la Commission est d'avis que les divers services indiqués ci-dessus peuvent être assurés d'une manière effective au moyen de deux navires employés de la manière suivante :

- (1.) Durant toute la saison des glaces, les deux navires doivent être affectés à la surveillance des glaces;
- (2.) En dehors de cette saison, les deux navires serviront à l'observation des glaces et à la destruction des épaves dans l'océan, mais de telle sorte que l'observation des glaces puisse être assurée d'une manière effective, notamment depuis le commencement de février jusqu'à l'ouverture de la saison de dérive des glaces.

9. La Commission recommande :

- (1.) Que les services décrits aux paragraphes 7 et 8 de ce Rapport soient établis et maintenus à l'avenir aux frais des pays principalement intéressés dans le trafic de l'Atlantique Nord;
- (2.) Que les États-Unis soient invités à assumer la gestion de ces services;

- (3.) Que les proportions dans lesquelles le coût de ces services doit être supporté par les divers pays soient les 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

- (4.) Que chaque pays contribuant au coût de ces services jouisse de la faculté de cesser d'y contribuer, à tout moment, après le 1^{er} septembre, 1916, moyennant préavis de six mois, le délai de préavis expirant au 1^{er} septembre 1916 pour la première fois, et dans la suite au 1^{er} septembre de chaque année.

10. La Commission propose que le pays qui assume la gestion des services décrits aux paragraphes 7 et 8 de ce Rapport envisage l'opportunité d'établir, aux frais de ces services, un système de primes aux navires marchands qui auraient contribué d'une manière effective à la destruction d'épaves dans l'océan.

11. La Commission est en outre d'avis que le capitaine de tout navire rencontrant des glaces ou une épave dangereuse devra être tenu de communiquer le fait par tous les moyens dont il dispose aux autres navires se trouvant dans le voisinage ainsi qu'aux 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.

Un code international pouvant être employé par les navires de toutes les nationalités a été préparé en vue de faciliter ces communications. Ce code est annexé au présent rapport.

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

La Commission est d'avis qu'il n'est pas nécessaire d'établir un bureau international pour la communication des renseignements relatifs aux glaces et aux épaves, pourvu qu'il y ait dans chaque pays un département capable de recevoir et de transmettre les renseignements. La Commission constate qu'il en est ainsi dans tous les pays représentés.

SIGNAUX MÉTÉOROLOGIQUES.

12. La Commission examine la 21^e *Question posée à la Conférence* et constate que l'organisation actuelle des bureaux météorologiques nationaux chargés de recueillir et de transmettre des renseignements relatifs au temps n'est pas développée d'une manière suffisante pour permettre de prendre en considération une coordination éventuelle des services ou d'imposer l'obligation de fournir ces renseignements et de les transmettre.

Dans l'opinion de la Commission, chaque pays doit continuer à assurer le développement du système national de collection et de transmission des avis, mais il est désirable que toutes facilités soient données pour l'envoi aux navires des renseignements météorologiques.

Des messages urgents relatifs à la sécurité de la navigation sont dès à présent transmis par certaines stations radiotélégraphiques. Dans l'opinion de la Commission, il est nécessaire que l'envoi de ces messages (relatifs à des cyclones, des typhons, des changements importants dans le balisage, &c.), soient précédé d'un signal spécial, mais il appartiendrait plutôt à la Commission de Télégraphie sans fil qu'à la Commission de Sécurité de la Navigation de proposer les conditions dans lesquelles ces messages devront être transmis.

La Commission a inséré dans le Code annexé au rapport, des instructions relatives à la transmission des informations météorologiques, mais elle n'est pas d'avis que l'usage du Code doive être rendu obligatoire.

La Commission est enfin d'avis que la pratique actuelle, d'après laquelle les bureaux météorologiques des divers pays échangent des informations, est extrêmement précieuse.

En raison de l'avantage qu'il y a pour les capitaines des navires naviguant dans les océans tropicaux à connaître d'une manière exacte la hauteur barométrique absolue, en vue de la prévision du temps, la Commission estime qu'il y a lieu de mettre à profit toutes les occasions qui permettent de comparer le baromètre du bord avec des instruments types. Spécialement, étant données les circonstances particulièrement favorables qui se produisent, à cet égard, aux deux extrémités du Canal de Panama et à l'issue du Canal de Suez vers le sud, la Commission est d'avis qu'il y a lieu de recommander au Gouvernement des États-Unis et aux directeurs de la Compagnie du Canal de Suez de publier au moyen d'avis donnés de 4 en 4 heures la pression barométrique avec les corrections nécessaires pour la température et la hauteur au-dessus du niveau de la mer.

ROUTES OCÉANIQUES.

13. Quant à la 22^e *Question posée à la Conférence*, la Commission estime que la responsabilité du choix des routes et du contrôle des routes suivies, en ce qui concerne la traversée de l'Atlantique Nord dans les deux sens, doit être laissée comme par le passé aux compagnies de navigation elles-mêmes.

Cet avis n'est pas partagé par les États-Unis, qui estiment que les routes devraient être tracées par la Conférence.

Il ne serait pas possible, même s'il était désirable d'enlever aux compagnies cette responsabilité, de laisser le choix des routes à un quelconque des Gouvernements, en raison des multiples intérêts engagés dans la question. D'autre part, comme les conditions variables des saisons des glaces exigent une modification des routes qui est parfois extrêmement urgente, la Commission estime que l'on ne pourrait pas sans danger subordonner la détermination de ces routes à un accord international, pareil accord nécessitant toujours certains délais.

Par contre, la Commission estime que les routes choisies et les changements qui pourraient y être apportés doivent être publiés et que les Gouvernements intéressés doivent prendre des mesures opportunes pour faire comprendre aux armateurs l'intérêt qu'il y aurait à ce que ceux de leurs navires qui effectuent la traversée de l'Atlantique Nord, suivent, autant que possible, les routes adoptées par les principales compagnies de navigation.

La Délégation française a attiré l'attention de la Commission sur l'obligation que le Gouvernement français impose pour des raisons d'humanité, à la Compagnie Générale Transatlantique, d'éviter les Bancs de Terre-Neuve pendant la saison de pêche.

SIGNAL DE DÉTRESSE PAR TÉLÉGRAPHIE SANS FIL.

14. En réponse à la 23^e *Question posée à la Conférence*, la Commission se prononce en faveur de l'adjonction à la liste des signaux de détresse tant de jour que de nuit, après le 4^o de l'article 31 du règlement ayant pour objet de prévenir les abordages en mer, d'une disposition additionnelle relative au signal par télégraphie sans fil, à savoir, " 5^o le signal international de détresse par télégraphie sans fil."

VITESSE DANS LE VOISINAGE DES GLACES.

15. La Commission a examiné avec soin les problèmes que soulève la 24^e *Question posée à la Conférence* ; elle a adopté à l'unanimité la résolutions suivante :

que l'expérience ordinaire du marin exige à titre de précaution nécessaire que dans le cas où des glaces sont signalées sur la route ou près de la route à suivre, le navire modère sa vitesse lorsqu'il fait sombre, ou bien change sa route de manière à s'écarter suffisamment de la zone dangereuse.

La question de savoir si le principe exprimé par cette résolution doit être introduit dans le règlement international ayant pour objet de prévenir les abordages en mer, sera examinée ci-après.

MODIFICATIONS AU RÈGLEMENT INTERNATIONAL AYANT POUR OBJET DE PRÉVENIR LES ABORDAGES EN MER.

16. En ce qui concerne la 25^e *Question posée à la Conférence*, la Commission a examiné d'une manière générale les règles établies en vue de prévenir les collisions en

mer. Les points qui ont fait l'objet d'une discussion sont indiqués dans les procès-verbaux. Ce sont les suivants :

1. Deuxième feu blanc.
2. Feu d'arrière.
3. Feux des voiliers.
4. Signal de jour pour navires à moteur.
5. Signaux destinés à indiquer la direction d'un navire par brouillard.
6. Signal phonique pour navire remorqué.
7. Règles relatives aux navires de guerre naviguant sans feux.
8. Navigation à proximité d'une escadre.
9. Règles relatives aux sous-marins.
10. Emploi de signaux semblables au signal de détresse.
11. Adaptation des feux et des signaux phoniques aux dimensions et à la vitesse des navires modernes.
12. Navigation dans le voisinage des glaces.

La Commission estime que l'attention des Gouvernements qui ont adopté ces règles doit être attirée sur la nécessité de les reviser. La Commission est en outre d'avis que les modifications suivantes doivent être apportées sans aucun délai à ces règles :

Article 2. Le deuxième feu blanc de tête de mât doit être rendu obligatoire.

Article 10. La présence permanente d'un feu blanc fixe à l'arrière doit être rendue obligatoire.

Article 14. Un signal spécial doit être rendu obligatoire pendant le jour pour les navires à moteurs.

Article 15. Un signal phonique spécial à l'usage du navire remorqué, et si la remorque est composée de plusieurs navires, du dernier d'entre eux, doit être prévu.

Article 31. L'emploi à tout autre titre qu'à celui de signal de détresse, de tout signal qui pourrait être confondu avec les signaux prescrits par cet article, doit être interdit.

Dans l'opinion de la Commission, il est important que des mesures soient prises par toutes les administrations intéressées afin que les feux et les signaux phoniques des navires répondent entièrement aux exigences du règlement international en ce qui concerne leur efficacité.

La Commission a décidé, à une majorité de 10 contre 2 des nations représentées à la Commission, qu'il n'est ni nécessaire ni désirable de chercher à consacrer au moyen d'un amendement aux règles relatives aux abordages en mer les principes de navigation prudente indiqués par le paragraphe 15 de ce Rapport.

La Commission est d'avis qu'à raison de la diversité des pratiques et des opinions en cours dans les divers pays, il est désirable que la question de l'adoption d'un système uniforme de commandements à la barre, soit étudiée en même temps que la réforme des règles ayant pour objet de prévenir les abordages en mer.

SIGNAUX PRIVÉS.

17. En réponse à la 26^e *Question posée à la Conférence*, la Commission propose, par le moyen de l'amendement qu'elle suggère à l'article 31 du règlement relatif aux abordages, d'interdire à l'avenir l'emploi de tous les signaux de reconnaissance privés qui pourraient être confondus avec des signaux de détresse.

CLOCHES SOUS-MARINES.

18. En réponse à la 27^e *Question posée à la Conférence*, la Commission est d'avis que la cloche sous-marine peut être considérée comme une aide précieuse et sûre pour la navigation. Elle estime en outre que, dans les parages où la brume est fréquente, tous les bateaux-feux extérieurs, mouillés à des stations importantes, doivent en être munis.

L'installation d'un appareil pour la réception de signaux par cloches sous-marines, quoique n'étant pas d'une nécessité absolue, est à recommander pour tous les navires à vapeur à passagers. Etant donné le fait que l'appareil actuellement sur le marché est aux mains de détenteurs de brevets, il n'est pas possible d'en rendre l'usage obligatoire.

LUMIÈRE ÉLECTRIQUE.

19. La 28^e *Question posée à la Conférence* est relative à la lumière électrique. La Commission estime qu'il est essentiel que les navires à vapeur à passagers soient munis d'un système d'éclairage effectif et sûr, à employer en cas de danger et

fonctionnant spécialement sur les ponts où se trouvent des embarcations de sauvetage. La Commission estime en outre que tous les navires à vapeur à passagers, nouveaux et affectés au trafic océanique doivent être munis d'une installation d'éclairage de fortune dont la source doit être placée dans la partie supérieure du navire.

La Commission estime qu'il n'y a pas lieu de spécifier la nature de la lumière à employer à bord des navires à vapeur à passagers.

PROJECTEURS.

20. Quant à la 29^e *Question posée à la Conférence*, relative aux projecteurs, la Commission estime qu'il est désirable que tout navire à vapeur à passagers, de grandes dimensions et affecté à un trafic océanique soit muni de projecteurs en vue de sauvetages et d'autres cas urgents, mais qu'il n'y a pas lieu d'ériger ce vœu en obligation avant qu'on ait obtenu une expérience plus complète de l'emploi des projecteurs dans la marine de commerce.

JUMELLES.

21. La 30^e *Question posée à la Conférence* est relative à l'emploi de jumelles par la vigie ; la Commission est unanimement d'avis que cet emploi n'est ni nécessaire, ni même désirable.

LAMPES POUR SIGNAUX MORSE.

22. En réponse à la 31^e *Question posée à la Conférence*, relative aux lampes pour signaux Morse, la Commission estime que la présence d'une pareille lampe de portée suffisante doit être rendue obligatoire pour tous les navires affectés à la navigation océanique.

SIGNAUX MORSE.

23. La Commission a examiné la question des signaux Morse, et recommande l'adoption internationale du Code sommaire qui fait l'objet de l'Annexe II. Les signaux peuvent être faits au moyen d'éclats de lumière, de signaux phoniques ou de pavillons à main. La Commission ne pense pas qu'il soit nécessaire de régler d'une manière spéciale la façon de signaler à bras, au moyen de pavillons, les différentes lettres de l'alphabet.

La Commission recommande que le Code des signaux urgents et importants soit imprimé et placé bien en vue dans la chambre des cartes de chaque navire.

ÉPREUVES DE LA VUE.

24. La Commission a examiné la question des épreuves de la vue et recommande l'adoption par tous les pays de pareilles épreuves en ce qui concerne les officiers et les hommes de vigie, en vue de s'assurer de l'acuité de vision et de la faculté de percevoir les couleurs.

SIGNAUX DE PORTS ET DE MARÉE.

25. La Commission estime qu'il est désirable que la question de savoir si les signaux de ports et de marée peuvent être rendus uniformes doit être prise en considération par les divers gouvernements.

ÉCHANGES D'INFORMATIONS.

26. La Commission tient à signaler le fait que certains Gouvernements échangent des informations relatives aux instructions données à leurs inspecteurs et recommande que cette pratique soit suivie par tous les pays.

Signé au nom de la Commission par délégation donnée à l'unanimité le 8 décembre, 1913.

NORMAN HILL, *Président*.

H. LEAK, }
J. HOSTIE, } *Secrétaires*.

ANNEXE I.

Code destiné à la Transmission radiotélégraphique des Renseignements relatifs aux Glaces et aux Épaves.

INSTRUCTIONS.

Transmission des Renseignements : La transmission 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, Washington, soit en langage clair, soit au moyen des abréviations employées dans la première partie de ce Code.

La transmission des renseignements relatifs au temps est facultative. Il y a lieu de faire usage à cet effet de la deuxième partie de ce Code.

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.—CIRCONSTANCES ATMOSPHÉRIQUES.

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 :

Il faut se servir dans toutes les dépêches envoyées, se rapportant soit aux glaces, soit aux épaves, de l'heure moyenne de Greenwich.

Adresse :

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

Dépêche :

1. Lorsqu'on envoie un renseignement se rapportant uniquement aux glaces ou aux épaves, il y a lieu d'employer deux groupes de cinq chiffres chacun et de les faire précéder 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, il faut se servir de quatre groupes de cinq chiffres chacun et les faire précéder du mot "weather." On mettra ces groupes à la fin de la dépêche, après avoir donné tous les renseignements se rapportant aux glaces.

N.B.—Si le mot "weather" se trouve dans la dépêche, 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 la dépêche, elle ne contient de renseignements que sur les glaces. (Voir des exemples des deux différentes dépêches aux pp. 44 et 51.)

PREMIÈRE PARTIE.

GLACES ET ÉPAVES.

En vue de fournir des renseignements sur les glaces et les épaves on se sert 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 ($p p p$) à un dixième de degré (v. table, p. 14).
Trois chiffres	...	La longitude de la glace observée ($p' p' p'$) à un dixième de degré (v. table, p. 14).

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 numéro indique le quantième du mois, en faisant précéder un zéro afin de compléter le groupe, si cela est nécessaire : 01 à 31.

Code II.

L'heure à laquelle l'observation est indiquée (T), par périodes de trois heures, numérotées 1 à 8.

Période.	<i>Heures moyenne de Greenwich.</i>					Chiffres.
h. h.						
1 à 3	1
4 à 6	2
7 à 9	3
10 à 12 midi	4
13 à 15	5
16 à 18	6
19 à 21	7
22 à 24 minuit	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. Beaucoup d'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 lequel il est possible de naviguer.
6. Pack ice. Amas de morceaux de glaces détachés d'un iceberg ou d'un champ de glace, mais qui se sont plus ou moins coagulés.
7. Land ice. Glaces attachées à la terre depuis l'hiver.
8. Une épave.
9. (Disponible).

EXEMPLE d'une dépêche envoyée d'un navire à un autre navire.

—	Première dépêche.	Chif- fres.	Deuxième dépêche.	Chif- fres.	Troisième dépêche.	Chif- fres.	Quatrième dépêche.	Chif- fres.
Date de l'observation	15	15	15	15	15	15	16	16
Heure de l'observation	10-12	4	16-18	6	19-21	7	4-6	2
Nature des glaces ou de l'épave	Champs de glaces	5	Beaucoup d'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 dépêches seraient ainsi chiffrées :

Vapeur

vapeur

Ice, 15454, 57462 : 15634, 61447 : 15784, 64440 : 16214, 73402.

DEUXIÈME PARTIE.

RENSEIGNEMENTS MÉTÉOROLOGIQUES.

En transmettant des renseignements relatifs au temps, &c., il y a lieu de se servir de quatre groupes ayant chacun cinq chiffres. Ces groupes doivent être précédés du mot "Weather."

Première Groupe (DDPPP) :

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

La position du navire lorsqu'il envoie la dépêche, indiquée par des carrés d'un degré numéroté au moyen de trois chiffres (*PPP*), d'après le Code IV et la carte marine numérotée.

Deuxième Groupe (WWCCX) :

La direction du vent et sa force à une heure déterminée,* deux chiffres (*WW*), d'après le Code V.

La direction et la vitesse du courant (*CC*), d'après le Code VI.

Le temps ou l'état de l'atmosphère à l'heure déterminée,* un chiffre (*X*), d'après le Code VII.

Troisième Groupe (BBBAA) :

État du baromètre à un dixième de millimètre près à l'heure déterminée, trois chiffres (*BBB*), d'après le Code VIII.

Température de l'air à l'heure déterminée, deux chiffres (*AA*), d'après le Code IX.

Quatrième Groupe (bbSSS) :

Tendance barométrique à l'heure déterminée, deux chiffres (*bb*), d'après le Code X.

Température de la surface de la mer à l'heure déterminée, trois chiffres (*SSS*), d'après le Code XI.

CODES.

Code IV : *Position du Navire.*

Dans la carte† à la fin du Code se trouvent les nombres attribués à chaque degré carré de l'océan Atlantique nord. La position du navire au moment des observations météorologiques indiquées dans la deuxième partie est fournie au moyen de trois chiffres représentant le carré de degré dans lequel le navire se trouve. Par exemple, la position 51° 55' nord, 26° 49' ouest, sera représentée par 561.

* L'heure choisie est 8 heures du matin au 75° méridien de longitude ouest.

† Voir le texte de la Convention.

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.
Brise faible ..	1, 2 ou 3	01	07	13	19	25	31	37	43	49	55	61	67	73	79	85	91
„ 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
„ 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
Ouagan ..	12	06	12	18	24	30	36	42	48	54	60	66	72	78	84	90	96
Calme ..	0	00	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..

N.B.—Il faut avoir soin de donner 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.
·25	01	07	13	19	25	31	37	43	49	55	61	67	73	79	85	91
·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.—Il faut avoir soin d'indiquer le courant en aires de vent vraies.

Code VII.

État du ciel à 8 heures du matin, temps moyen du 75° 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.

La lecture du baromètre à mercure doit être corrigée pour l'erreur instrumentale, pour la température ainsi que pour l'élévation au-dessus du niveau de la mer. Une table de corrections se trouve à la page 49.

La lecture corrigée est enregistrée sans tenir compte du premier chiffre du baromètre exprimé en dixièmes de millimètre : par exemple, 761·2 mm. s'exprime par 612.

Une table qui permet de réduire les centièmes de pouce en dixièmes de millimètre se trouve à la page 50.

Code IX.

La Température de l'Air est exprimée par deux chiffres d'après la table suivante :—

Degrés centigrades.	Degrés Fahrenheit.	En chiffres.	Degrés centigrades.	Degrés Fahrenheit.	En chiffres.
—15,0	5.0	00	10,0	50.0	50
—14,5	5.9	01	10,5	50.9	51
—14,0	6.8	02	11,0	51.8	52
—13,5	7.7	03	11,5	52.7	53
—13,0	8.6	04	12,0	53.6	54
—12,5	9.5	05	12,5	54.5	55
—12,0	10.4	06	13,0	55.4	56
—11,5	11.3	07	13,5	56.3	57
—11,0	12.2	08	14,0	57.2	58
—10,5	13.1	09	14,5	58.1	59
—10,0	14.0	10	15,0	59.0	60
— 9,5	14.9	11	15,5	59.9	61
— 9,0	15.8	12	16,0	60.8	62
— 8,5	16.7	13	16,5	61.7	63
— 8,0	17.6	14	17,0	62.6	64
— 7,5	18.5	15	17,5	63.5	65
— 7,0	19.4	16	18,0	64.4	66
— 6,5	20.3	17	18,5	65.3	67
— 6,0	21.2	18	19,0	66.2	68
— 5,5	22.1	19	19,5	67.1	69
— 5,0	23.0	20	20,0	68.0	70
— 4,5	23.9	21	20,5	68.9	71
— 4,0	24.8	22	21,0	69.8	72
— 3,5	25.7	23	21,5	70.7	73
— 3,0	26.6	24	22,0	71.6	74
— 2,5	27.5	25	22,5	72.5	75
— 2,0	28.4	26	23,0	73.4	76
— 1,5	29.3	27	23,5	74.3	77
— 1,0	30.2	28	24,0	75.2	78
— 0,5	31.1	29	24,5	76.1	79
0,0	32.0	30	25,0	77.0	80
0,5	32.9	31	25,5	77.9	81
1,0	33.8	32	26,0	78.8	82
1,5	34.7	33	26,5	79.7	83
2,0	35.6	34	27,0	80.6	84
2,5	36.5	35	27.5	81.5	85
3,0	37.4	36	28,0	82.4	86
3,5	38.3	37	28,5	83.3	87
4,0	39.2	38	29,0	84.2	88
4,5	40.1	39	29,5	85.1	89
5,0	41.0	40	30,0	86.0	90
5,5	41.9	41	30,5	86.9	91
6,0	42.8	42	31,0	87.8	92
6,5	43.7	43	31,5	88.7	93
7,0	44.6	44	32,0	89.6	94
7,5	45.5	45	32,5	90.5	95
8,0	46.4	46	33,0	91.4	96
8,5	47.3	47	33,5	92.3	97
9,0	48.2	48	34,0	93.2	98
9,5	49.1	49	34,5	94.1	99

Code X.

Tendance barométrique : Par l'expression "tendance barométrique" l'on entend la valeur moyenne de la variation barométrique au cours des trois heures qui précèdent l'observation. On l'exprime en millimètres. Par exemple, pour obtenir la tendance barométrique à 8 heures du matin on compare l'indication donnée par baromètre à cette heure, soit 755.7 mm., avec celle donnée à 5 heures du matin, soit 759.3 mm. Dans ce cas, on dit que la tendance barométrique s'exprime par une chute de 3.6 mm. En règle générale, la tendance barométrique est déterminée suivant la courbe du barographe.

Détermination de la tendance barométrique : Pour déterminer la tendance barométrique :

1. On marque le temps en baissant le levier qui se trouve sur le couvercle de l'instrument.

2. On lève la plume barographique de la carte au moyen du petit instrument qui s'y trouve.

Moyen de se servir du Code : Pour transmettre la tendance barométrique au moyen du Code on se sert de deux chiffres. Si le baromètre monte, on exprime cette hausse au moyen de demi-millimètres, précédés du chiffre 0, afin d'être sûr en cas de nécessité que le nombre de chiffres dans le groupe est exact. Si l'on doit indiquer que le baromètre baisse, il faut ajouter le nombre 50 au nombre indiquant cette baisse exprimé en demi-millimètres. La table de comparaison suivante de pouces et de millimètres donne en même temps le numéro du Code dont il faut se servir :

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—0·05	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
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

Si l'on ne peut indiquer la tendance barométrique soit parce que le barographe ne fonctionne pas, soit pour toute autre raison, il faut télégraphier les chiffres 99.

Code XI.

La température de la surface de la mer est codifiée au moyen de trois chiffres représentant des degrés entiers et des dixièmes de degré centigrade. S'il est nécessaire, la température doit être précédée du chiffre 0 afin d'être sûr que le nombre des chiffres

du groupe est correct. Lorsqu'une valeur négative doit être représentée, il faut faire précéder le nombre du chiffre 5. Par exemple :

-	2.2° C.	s'exprime par	522.
+	1.0° C.	„	010.
+	15.6° C.	„	156.

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
51—57	9
58—59	10

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 négligible, si elle est moindre que 0,3 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.	
Corrections à faire.																			
Mètres.	Ft. In.	Mm.	Mm.	Mm.	Mm.	Mm.	Mm.	Mm.	Mm.	Mm.	Mm.	Mm.	Mm.	Mm.	Mm.	Mm.	Mm.	Mm.	
		Mm.	Mm.	Mm.	Mm.	Mm.	Mm.	Mm.	Mm.	Mm.	Mm.	Mm.	Mm.	Mm.	Mm.	Mm.	Mm.	Mm.	
		0	0	0	+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	-3,5
		1	3	3	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	3,4
		2	6	7	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	3,2
		3	9	10	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	3,1
		4	13	1	0,8	0,5	0,2	0,0	0,3	0,8	1,0	1,2	1,5	1,7	2,0	2,2	2,5	2,8	3,6
		5	16	5	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	2,9
		6	19	8	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	2,8
		7	22	0	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	2,7
		8	26	3	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	2,6
		9	29	6	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	2,5
		10	32	10	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	2,4
		11	36	1	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	2,2
		12	39	4	1,8	1,5	1,2	0,9	0,7	0,5	0,2	0,0	0,3	0,5	0,8	1,1	1,3	1,6	2,1
		13	42	8	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	2,0
		14	45	11	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	1,9
		15	49	3	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	1,8
		16	52	6	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	1,6
		17	55	9	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
		18	59	1	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
		19	62	4	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
		20	65	7	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
		21	68	11	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
22	72	2	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		
23	75	6	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		

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

EXEMPLE d'une Dépêche renfermant des renseignements météorologiques envoyée de navire à navire, ou au Meteorological Office, Londres.

Ice :

—	Première dépêche.	En chiffre du Code.	Deuxième dépêche.	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 :

—	Première dépêche.	En Chiffre du Code.	Deuxième dépêche.	En Chiffre du Code.
Date de l'observation ..	21	21	22	22
Position du navire .. {	Latitude 45° 13' } Longitude 42° 5'	825	Latitude 43° 47' } Longitude 46° 33'	863
Direction et force du vent ..	E.S.E. 5	26	S.O. 2	55
Direction et vitesse du courant ..	N.O. 2 miles 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 ·8	02	Baisse 2·7	56
Température de la surface de la mer	1·4° C.	014	—·7° C.	507

Ce message serait envoyé au Meteorological Office sous cette forme :

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

ANNEXE II.

CODE MORSE.

SIGNAUX INTERNATIONAUX.

CES signaux peuvent être faits durant la nuit ou par temps couvert, soit au moyen d'éclats de lumière prolongés ou raccourcis, soit au moyen de signaux phoniques (sirènes, cornes de brume, &c.) courts ou longs, et durant le jour, par moyen de pavillons à main.

I.—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 (<i>ou</i> éclairent mal)	...	...	...	...	- - - -
Je n'ai plus d'erre ; vous pouvez me dépasser en prenant des précautions	...	...	...	...	- - -
Stoppez (<i>ou</i> mettez en panne) ; j'ai une communication importante à vous faire	...	...	...	...	- - - -
Je suis désespéré ; communiquez avec moi	...	...	...	...	- - - -

II.—SIGNAUX GÉNÉRAUX.

Signification.	Signal.	Lettres équivalentes et manière de faire le signal.	Réponse à faire.
Signal préparatoire ..	- - - - -	Au moyen d'une succession d'E en un groupe	Aperçu général au moyen de la lettre T.
Aperçu ..	-	T (seul).	
Signalez en toutes lettres	- - - - -	F F (en un groupe) ..	Aperçu général au moyen de la lettre T.
Employez le Code International des Signaux	- - - - -	M M M (en un groupe) ..	Aperçu général 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.	Au moyen d'une succession d'E (en lettres séparées)	Au moyen d'une 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)	<div style="display: flex; align-items: center;"> <div style="margin-right: 10px;">{</div> <div style="text-align: center;"> I M I - - - - - W A - - - - - suivi du mot qui précède celui dont on demande la répétition </div> </div>	I M I (en un groupe) .. W A (en lettres séparées)	} Aperçu général au moyen de la lettre T.
Répétez depuis— (si l'on demande la répétition de plusieurs mots)	<div style="display: flex; align-items: center;"> <div style="margin-right: 10px;">{</div> <div style="text-align: center;"> I M I - - - - - A A - - - - - </div> </div>	I M I (en un groupe) .. A A (en lettres séparées)	} Aperçu général au moyen de la lettre T.
Répétez le tout— (si l'on demande la répétition de toute la communication)	<div style="display: flex; align-items: center;"> <div style="margin-right: 10px;">{</div> <div style="text-align: center;"> I M I - - - - - A L L - - - - - </div> </div>	I M I (en un groupe) .. A L L (en lettres séparées)	} Aperçu général au moyen de la lettre T.

III.—SIGNAUX NATIONAUX.

Signification.				Signal.	Lettres équivalentes et manière de faire le signal.
Allemand	— — — —	G.
Américain	— — — — — — — —	C D en lettres séparées.
Argentin	— — — — — — — —	C G „ „
Austro-Hongrois	— — — — — — — —	C F „ „
Belge	— — — — — — — —	D C „ „
Brésilien	— — — — —	D E „ „
Britannique	— — — — —	F.
Bulgare	— — — — — — — —	D F en lettres séparées.
Chilien	— — — — — — — —	D G „ „
Chinois	— — — — — — — —	E C „ „
Colombien	— — — — —	E D „ „
Danois	— — — — — — — —	E F „ „
Espagnol	— — — — — — — —	G C „ „
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 „ „
Norvégien	— — — — — — — —	M M en un groupe suivi de C.
Péruvien	— — — — — — — —	F D en lettres séparées.
Portugais	— — — — — — — —	F E „ „
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 „ „
Vénézuélien	— — — — — — — —	G F „ „

IV.—INSTRUCTIONS.

1. LES SIGNAUX URGENTS ET IMPORTANTS peuvent être faits avant que l'on ait obtenu 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 la communication.

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

3. LE SIGNAL - - - - - (MMM) est employé avant toute communication expédiée au moyen du Code international des Signaux.

4. LE SIGNAL - - - - (MM) veut dire 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 la communication est destinée et le texte même de cette communication, et, si le nom de l'expéditeur doit être signalé, ce signal est employé également, à la fin de la communication.

6. LE POINT est employé lorsque le sens de la communication le demande.

7. LE SIGNAL DE CORRECTION est employé pour corriger un mot ou un groupe signalétique envoyé par erreur.

N.B.—Ceci s'applique seulement au dernier mot ou groupe signalétique envoyé.

8. LE SIGNAL D'ANNULATION est employé pour annuler *toute* la communication qui a été envoyée.

9. MÉTHODE DE RÉPONSE. Lorsqu'un mot ou un groupe signalétique est compris, on doit y répondre par un long éclat prolongé — (T).

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

A la fin de la communication, et si elle est comprise, celui qui la reçoit doit faire les signes - - - - - (RD), qui signifient que la communication est comprise.

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 vaisseau qui fait le signal. Le vaisseau recevant la communication y répond par le signal de sa propre nationalité.

(2.)

Rapport de la Commission de Sécurité de la Construction.

1. LA Commission a l'honneur de soumettre à la Conférence le rapport ci-après sur les sujets qui lui avaient été proposés et qui ont fait l'objet d'un examen sérieux.

Les conclusions de ce rapport sont données sous la forme de trente-cinq articles numérotés consécutivement que la Commission est d'avis d'insérer dans la Convention.

COMPARTIMENTAGE ET CLOISONS ÉTANCHES

2. La Conférence a posé à la Commission les questions suivantes :

- (a.) L'examen des questions de compartimentage et de cloisons étanches est-il suffisamment avancé pour que la Conférence puisse poser des principes, qui devraient être obligatoires pour tous les États signataires, concernant les nouveaux navires transocéaniques à passagers, et s'il en est ainsi, quelle est la nature de ces principes ?
- (b.) Est-il désirable et possible de poser des principes généraux en ce qui concerne les navires à passagers existant actuellement et effectuant une navigation transocéanique ?

3. La Commission répond affirmativement à la première question et négativement à la seconde. Pour les navires neufs, les définitions, les principes généraux et les conditions qui en résultent, susceptibles d'une application internationale, sont donnés ci-après ; l'opinion de la Commission et sa conclusion à l'égard des navires existants figurent à l'article 3.

Généralités.

Article 1^{er}.—(1.) Cette Convention ne s'applique, sauf dans les cas où elle en dispose autrement, qu'aux navires de commerce à propulsion mécanique de l'un quelconque des États contractants, portant plus de douze passagers et faisant route d'un port de l'un desdits États vers un port hors de cet État.

(2.) Ne sont pas soumis aux règles de la Convention les navires de l'un des États contractants accomplissant les voyages énumérés dans la cédule qui sera annexée à la Convention au moment de sa ratification, comme étant des voyages que cet État ne considère pas comme des voyages océaniques. Aucun voyage ne pourra être mentionné dans la cédule, si, au cours de leur route, les navires qui l'effectuent passent à une distance de plus de 200 milles de la côte la plus proche.

Tout État contractant aura le droit de réclamer d'un autre État contractant le bénéfice des avantages de la Convention pour une classe quelconque de ses navires accomplissant les voyages mentionnés dans la cédule. A cet effet, l'État qui réclamera ce bénéfice devra imposer auxdits navires les obligations prescrites par la Convention pour les voyages océaniques, pour autant que ces obligations ne seraient pas, eu égard à la nature du voyage, inutiles ou déraisonnables.

Article 2. Les règles suivantes ont été établies en vue d'une application intégrale à tous les navires neufs convertis par la Convention.

Dans l'esprit de ces règles on entend par *navire neuf* tout navire dont la quille aura été posée trois mois au moins après la date fixée pour la ratification de la Convention et par *navire existant* tout autre navire couvert par la Convention.

Navires existants.

Article 3. Il n'est pas possible pour la Conférence de poser des principes de compartimentage applicables à tous les navires existants. Par contre, la

Conférence estime que, pour chaque navire, 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.

Navires neufs.

Article 4. Les navires neufs doivent être compartimentés aussi efficacement que possible, eu égard à la nature du trafic auquel ils sont destinés.

Définitions.

Article 5. Ci-après les définitions des termes employés dans les questions de cloisonnement :

(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) 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 limité 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.

Longueur envahissable.

Article 6. 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 7 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 au navire dans toutes les conditions possibles d'assiette après avarie, une sécurité au moins équivalente à celle établie pour le navire dont toutes les cloisons se limitent à un pont continu.

Perméabilité.

Article 7. Les hypothèses visées à l'article 6 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-fonds correspondant, est quatre-vingt 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-vingt 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-fonds.

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 être attribuée à aucun espace non spécifié ci-dessus sans autorisation de l'Administration.

- (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 double-fonds et tous les autres espaces du navire qui ne sont pas affectés à une des destinations énumérées dans le paragraphe (a) précédent.

Si une partie d'entrepont limitée par les 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.

Longueur admissible des Compartiments.

Article 8.—(1.) La longueur maximum admissible pour un compartiment ayant son centre en un point quelconque d'un navire, se déduit de la longueur envahissable (article 6), en multipliant celle-ci par un facteur approprié.

(2.) Ce facteur 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.) A mesure que la longueur du navire augmente ;
- (b.) A 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 ci-dessus, la variation du facteur 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 des deux courbes relatives aux limites de chaque type.

TABLEAU.

A.			B.		C.	
			Mètres.	Pieds.	Mètres.	Pieds.
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	140	489
0,39	..	..	213	699	209	685
0,34	..	..	274	899	274	899

La colonne A indique les valeurs maxima admissibles pour le facteur 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 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 *criterium de service* ; ce criterium fera l'objet d'études ultérieures, comme il est dit à l'article 23.

Article 9.—(1.) Quand le facteur est égal ou inférieur à 0,5, ce facteur peut être doublé pour donner en un point quelconque du navire la longueur globale de deux compartiments adjacents, mais la longueur du compartiment le plus court de chaque paire 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 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).

(3.) Quand le facteur 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 envahissable 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 8 ci-dessus, et non inférieure à trois mètres (équivalent à 10 pieds).

(4.) Quand la longueur du navire est comprise entre 213 mètres (équivalent à 699 pieds) et 251 mètres (équivalent à 823 pieds) la longueur envahissable à l'extrémité avant doit être au moins égale à 20 pour cent de la longueur du navire ; 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 20 pour cent de la longueur du navire.

(5.) Quand la longueur du navire atteint ou dépasse 251 mètres (équivalent à 823 pieds) la règle précédente est applicable sous réserve de remplacer : trois compartiments et 20 pour cent, par : quatre compartiments et 28 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 4 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 (équivalent à 10 pieds).

(7.) Les volumes admissibles pour chacun de deux compartiments adjacents déterminés suivant l'article 8 et le présent ne peuvent en aucun cas être affectés par l'existence de niches ou de ressauts dans la cloison qui les sépare.

Article 10. Les exigences des articles 8 et 9 doivent être considérées comme des minima.

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 dudit navire. La demande ci-dessus doit être accompagnée de tous les renseignements nécessaires pour en établir le bien-fondé.

En pareil cas cette mention constate que le cloisonnement 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 8 ; 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 dans le navire en question.

Les longueurs et facteurs correspondants ne figurant pas explicitement dans les colonnes C et A respectivement du tableau de l'article 8 sont obtenus par interpolation.

Cloisons d'abordage et cloisons limitant la tranche des Machines.

Article 11. Il doit exister à l'extrémité avant de tous les 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.

Cloisons d'incendie.

Article 12. 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) au maximum. Les niches dans ces cloisons doivent être incombustibles ; les ouvertures dans ces cloisons doivent être munies de portes incombustibles.

Construction des Cloisons étanches—Épreuves initiales.

Article 13.—(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 autorisé; 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 2,44 mètres (8 pieds).

(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.

Ouvertures pratiquées dans les Cloisons étanches.

Article 14.—(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 paragraphe (6) du présent article.

(3.) Dans la tranche des machines, et 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 abord se trouve au moins à 2,13 mètres (7 pieds) au-dessus de la flottaison en charge; de semblables 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 rester telles pendant la navigation.

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

(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.) L'emploi d'une énergie mécanique est exigé pour les portes établies au-dessous du pont de compartimentage en vue de faire communiquer les soutes à charbon des entreponts, s'il est nécessaire, à la mer, de tenir ces portes occasionnellement ouvertes pour l'arrimage du charbon. 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 2,13 mètres (7 pieds) 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 de portes étanches ou d'autres dispositifs équivalents, nécessaires pour rétablir l'intégrité de l'étanchéité de la cloison.

(12.) Si des tuyautages, des conducteurs électriques, &c., 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.

Évacuation des Compartiments étanches.

Article 15.—(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.

Vannes.

Article 16. 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.

Ouvertures dans la Muraille.

Article 17.—(1.) (a.) Au-dessous d'un pont dont la surface inférieure à son point le plus bas en abord se trouve à moins de 2,13 mètres (7 pieds) 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 le départ du navire ;

— 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 munis 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 lequel ils sont admis au milieu du navire.

(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, &c., 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 être au moins équivalente en commodité et en efficacité à celle des portes étanches et des hublots.

Construction et Épreuves des Portes étanches, Hublots, &c.

Article 18.—(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 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.

Manœuvres et Inspections périodiques des Portes étanches, &c.

Article 19.—(1.) 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.

(2.) 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.

Construction des Ponts étanches, Tambours, &c.—Épreuves initiales.

Article 20.—(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.

Double Fonds.

Article 21.—(1.) Les navires dont la longueur est au moins égale à 61 mètres (équivalant à 200 pieds) et inférieure à 76 mètres (équivalant à 249 pieds) doivent être pourvus d'un double-fonds 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) et inférieure à 91,50 mètres (équivalant à 300 pieds) doivent être pourvus de double-fonds au moins en dehors de la tranche des machines. Ces double-fonds doivent aller à l'avant et à l'arrière jusqu'aux cloisons des coquemons ou aussi près que possible pratiquement de ces cloisons.

(3.) Les navires dont la longueur est égale ou supérieure à 91,50 mètres (équivalant à 300 pieds) doivent être pourvus au milieu d'un double-fonds s'étendant entre les cloisons des coquemons ou s'approchant autant que possible pratiquement de ces cloisons.

(4.) Le double-fonds des navires dont la longueur dépasse 91,50 mètres (équivalant à 300 pieds) 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) le double-fonds doit s'élever en abord au-dessus du dessus de quille à une hauteur égale au moins au dixième de la largeur au fort; cette disposition doit s'étendre au moins sur la moitié 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-fonds pour recevoir les aspirations des pompes ne doivent pas avoir une profondeur supérieure à la moitié de la hauteur du double-fonds 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.

Mentions au Journal de Bord.

Article 22.—(1.) 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 Règlement permet l'ouverture.

(2.) Mention doit être faite au journal de bord de tous les exercices et de toutes les inspections prescrits par l'article 19; toute défectuosité constatée y est explicitement notée.

Études et Ententes ultérieures.

Article 23. Les États contractants reconnaissant qu'il est désirable de voir fixer par une entente internationale dans le plus court délai possible, le criterium de service visé par l'article 8, paragraphe 4, s'engagent à poursuivre activement leurs études à ce sujet et à s'en communiquer les résultats.

La Conférence émet le vœu que le Gouvernement britannique soit invité à assumer la charge de ces communications et à provoquer par la voie diplomatique l'accord des États contractants au sujet de ce criterium aussitôt que des résultats définitifs pourront être acquis. Ce criterium 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 8, paragraphe 3 : compartimentage propre à réaliser la plus grande sécurité pratiquement possible.
- (3.) Détermination expérimentale de la marge de résistance convenable visée à l'article 13, paragraphe 1, pour la construction des cloisons étanches.

DISPOSITIONS RELATIVES À L'INSPECTION DES NAVIRES À PROPULSION MÉCANIQUE PAR LEURS AUTORITÉS NATIONALES.

4. La Conférence a soumis à l'examen de la Commission les trois questions suivantes, relatives à l'inspection des navires et aux précautions à prendre pour éviter les avaries :

- (1.) *Inspection des Navires à Passagers.*—En vue des conditions différentes qui existent dans les divers pays, est-il possible d'assurer un système uniforme d'inspection dans tous les ports des Etats signataires? Si non, serait-il suffisant d'exiger que l'inspection doit se faire, soit par des inspecteurs appartenant à l'Administration, soit par des inspecteurs nommés spécialement dans ce but par les Gouvernements, de manière que le Gouvernement en question accepte dans chaque cas la responsabilité complète pour le caractère efficace et complet de l'inspection.
- (2.) *Principes qui doivent régir l'Inspection.*—Est-il possible ou désirable que la Conférence pose des règles qui régiraient sous tous les rapports l'inspection des navires à vapeur à passagers; si non, la Conférence peut-elle poser des principes généraux qui pourraient régir les navires à vapeur à passagers dans les divers Etats en ce qui concerne la coque, les chaudières, la machinerie et l'équipement?
- (3.) *Mesures à prendre pour éviter les Avaries.*—On a suggéré que, du moins en ce qui concerne les grands navires à passagers à construire, il serait obligatoire que la machinerie et l'équipement soient en partie doublée ou en sections doubles capables de fonctionner indépendamment, afin de diminuer la possibilité d'une avarie. Doit-on laisser cette question à la détermination des Administrations des pays signataires, ou doit-elle être traitée par la Conférence? Et dans ce dernier cas, la Conférence peut-elle poser des règles ou des principes généraux sur le sujet?

5. Les conclusions de la Commission sur les points visés ci-dessus sont les suivantes :

- (1.) Il n'est pas possible d'établir un système uniforme d'inspection applicable dans les ports des divers Etats;
- (2.) Il n'est pas possible à la Conférence de poser des règles détaillées qui régiraient sous tous les rapports l'inspection des navires à passagers à propulsion mécanique, mais il est possible et désirable de poser des principes généraux.
- (3.) La question du doublement des machines principales ne saurait être traitée par la Conférence; il est cependant désirable de formuler des principes généraux prescrivant le doublement à bord de certaines catégories de navires de divers appareils auxiliaires, notamment les dynamos, les pompes à incendie et l'appareil à gouverner.

La question du doublement des dynamos et des pompes ayant été traitée par d'autres Commissions, le doublement de l'appareil à gouverner a seul été envisagé.

6. Conformément aux conclusions précédentes, la Commission recommande l'insertion dans la Convention des articles ci-après :

Article 24. Les principes généraux qui doivent régir l'inspection des navires à propulsion mécanique, en ce qui concerne la coque, les chaudières, la machinerie et l'équipement, sont énoncés dans les articles qui suivent. Chaque Etat contractant s'engage (1) à 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) à communiquer ces règlements à chacun des autres Etats contractants et (3) à assurer l'application de ces règlements.

Article 25. L'inspection relative aux points traités par la Conférence est effectuée par des agents du Gouvernement. Toutefois, chaque Gouvernement 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.

Article 26. Les inspections visées à l'article 25 sont les suivantes :

- (a.) Une inspection préalable à la mise en service définie à l'article 27 ;
- (b.) Des inspections périodiques à raison de une dans le courant de chaque année et définies à l'article 28 ;
- (c.) Des inspections supplémentaires occasionnelles définies à l'article 29.

Article 27. *L'inspection préalable à la mise en service* comporte un examen complet de la coque, des appareils mécaniques et des appareils y compris un examen à sec de la carène ainsi qu'une inspection 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 appareils de sauvetage et des autres appareils, aux prescriptions de la présente Convention ainsi qu'aux exigences des règlements de détail édictés par 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.

Article 28. *Une inspection périodique* comporte un examen d'ensemble de la coque, des chaudières, de la machinerie et des appareils, y compris un examen 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, des machines principales et auxiliaires, ainsi que des appareils de sauvetage et autres appareils, dans un état satisfaisant et approprié au service auquel le navire est destiné, et qu'il répond en outre aux prescriptions de la présente Convention et aux exigences des règlements de détail visés à l'article 24.

Article 29. *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 appareils de sauvetage ou des autres appareils ; il en est de même chaque fois que le navire aura subi une réparation ou que des parties importantes auront 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 visés à l'article 24.

Article 30. Chaque État contractant doit établir des règles prescrivant que la puissance de marche arrière est suffisante pour assurer au navire des aptitudes de manœuvre convenables en toutes circonstances.

Article 31. Les navires doivent être munis d'un appareil à gouverner auxiliaire qui pourra 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 32. Les règlements de détail visés à l'article 24 prescrivent 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 cent-deux millimètres (4 pouces) 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.

Article 33. Les règlements de détail visés à l'article 24 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.

Définition générale.

Article 34. Dans les articles qui précèdent, on entend par navire à propulsion mécanique un navire soumis aux règles de la présente Convention et dont les machines principales sont actionnées par la vapeur ou par toute autre source d'énergie mécanique.

ÉCHANGE DE RENSEIGNEMENTS.

7. Bien que des travaux importants aient été faits sur la question du cloisonnement des navires, par plusieurs des Gouvernements participant à cette Conférence en vue d'augmenter les conditions de sécurité de la vie humaine en mer, les résultats acquis à ce jour ne sont pas suffisamment concluants pour permettre à la Commission de formuler des règles aussi complètes et aussi précises qu'elle le désirait. La Commission a cependant pu énoncer dans son rapport des principes généraux et des exigences minima.

8. La Commission émet le vœu que les résultats des recherches et expériences qui sont actuellement en cours ou qui viendraient à être entreprises par les États contractants, et d'une manière générale tous les renseignements dont ils pourraient disposer au sujet de l'exécution des prescriptions de la présente Convention, fassent l'objet d'un échange de documentation.

Aux fins de réaliser ce vœu, la Commission propose d'insérer dans la Convention l'article suivant :

Article 35. Les États contractants échangeront 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 pour donner une suite pratique aux règles de la Convention ; les décisions qu'ils prendraient sur les points de principe non couverts par celle-ci ; enfin, les résultats définitifs de leurs études ultérieures sur les questions qu'elle n'a pas tranchées.

Signé au nom de la Commission,

W. L. CAPPS, *Président.*

ED. W. BOGAERT, } *Secrétaires.*
W. CARTER, }

Le 5 janvier 1914.

(3.)

Rapport de la Commission de Radiotélégraphie.

LA Commission de Radiotélégraphie a l'honneur de présenter son rapport à la Conférence. Sauf décision contraire, ses recommandations s'appliquent aux navires à vapeur et à voile, soit qu'ils transportent ou non des passagers.

1. NAVIRES À BORD DESQUELS UNE INSTALLATION RADIOTELEGRAPHIQUE EST EXIGÉE.

La Commission propose l'adoption des dispositions suivantes :

(a.) Tous les navires effectuant une navigation internationale et qui, en comptant toutes les personnes présentes (équipage et passagers), ont à bord cinquante personnes, ou plus, sont obligatoirement tenus d'être munis d'une installation radiotélégraphique.

(b.) Toutefois, chacun des États signataires peut dispenser de cette obligation, si la route et les conditions de voyage sont jugées telles qu'une installation radiotélégraphique serait inutile ou superflue :

(1.) Ceux de ses navires qui ne s'éloignent pas de la côte de plus de 150 milles.

(2.) Ceux de ses navires, dont le nombre de personnes à bord est exceptionnellement et temporairement porté à cinquante, ou plus, par suite de l'embarquement d'hommes de peine ou de manœuvres supplémentaires. Cette exemption ne pourra toutefois être étendue qu'aux navires ne passant pas d'un continent à l'autre et dont le parcours s'effectue entre le 30° de latitude nord et le 30° de latitude sud.

(c.) Sont dispensés de l'obligation d'être munis d'une installation radiotélégraphique les navires dont le nombre de personnes à bord est exceptionnellement et temporairement porté à cinquante, ou plus, par suite de cas de force majeure, ou de circonstances spéciales, résultant soit de la nécessité d'embarquer des remplaçants par suite de la maladie de membres de l'équipage, soit du transport obligatoire de personnes en détresse ou autres.

(d.) La Commission est d'avis que le recours à l'arbitrage peut être nécessaire au cas où une divergence d'opinion surgit entre deux États signataires en ce qui concerne la question de savoir si la route et les conditions de voyage d'un navire quelconque sont telles qu'elles rendent l'installation radiotélégraphique inutile ou superflue. (*Cf. supra*, paragraphe (b).)

2. CLASSIFICATION DES NAVIRES QUI SONT OBLIGATOIREMENT TENUS D'ÊTRE MUNIS D'UNE INSTALLATION DE RADIOTÉLÉGRAPHIE.

La Commission propose l'adoption des dispositions suivantes :

(A.) Première catégorie.

Sont classés dans la première catégorie prévue à l'article 13 (b) du Règlement annexé à la Convention radiotélégraphique de 1912 :

Tous les navires qui sont obligatoirement tenus d'être munis d'une installation radiotélégraphique (voir paragraphe 1), et qui sont aménagés pour avoir à bord vingt-cinq passagers ou plus, s'ils ont dans les conditions ordinaires de service :

(a.) Une vitesse moyenne de 15 nœuds ou plus ; ou

(b.) Une vitesse moyenne de plus de 13 nœuds, si, en comptant toutes les personnes présentes (équipage et passagers), ils ont à bord 200 personnes ou plus et si le voyage s'étend à plus de 500 milles nautiques entre deux ports consécutifs.

Toutefois, chacun des États signataires peut classer dans la deuxième catégorie les navires indiqués sous la lettre (b), à la condition que ces navires aient une écoute permanente.

(B.) Deuxième catégorie.

Sont rangés dans la deuxième catégorie prévue à l'article 13 (b) du Règlement annexé à la Convention radiotélégraphique de 1912 :

Tous les navires qui sont obligatoirement tenus d'être munis d'une installation radiotélégraphique et qui ne sont pas placés dans la première catégorie, s'ils sont aménagés pour avoir à bord vingt-cinq passagers ou plus.

Ces navires doivent pendant la navigation assurer l'écoute pendant au moins sept heures par jour, indépendamment de l'écoute de dix minutes au commencement de chacune des autres heures, prescrite à l'article 13 (b) du Règlement annexé à la Convention radiotélégraphique de 1912.

Toutefois, l'écoute permanente est obligatoire sur tous les navires de la deuxième catégorie pendant qu'ils se trouvent à plus de 500 milles de la côte.

(C.) *Troisième catégorie.*

Sont classés dans la troisième catégorie prévue à l'article 13 (b) du Règlement annexé à la Convention radiotélégraphique de 1912 :

Tous les navires qui ne sont rangés ni dans la première ni dans la seconde catégorie et qui sont obligatoirement tenus d'être munis d'une installation radiotélégraphique (*voir* paragraphe 1). Néanmoins, sur ces navires l'écoute permanente pendant la navigation est obligatoire, soit lorsqu'ils sont affectés au trafic transatlantique, soit lorsqu'étant affectés à un autre trafic leur route s'éloigne de la côte d'une distance supérieure à 1,000 milles nautiques.

Les baleiniers et les navires affectés à la pêche qui sont obligatoirement tenus d'être munis d'une installation radiotélégraphique ne sont pas astreints à l'écoute permanente.

(D.) Chacun des États signataires s'engage à obliger tous ceux de ses navires qui sont obligatoirement tenus d'être munis d'une installation radiotélégraphique à maintenir pendant la navigation une écoute permanente dès qu'il jugera que l'écoute lui paraîtra s'imposer pour la sécurité de la vie en mer.

(E.) L'écoute permanente peut être faite par un ou plusieurs télégraphistes, possesseurs d'un des certificats prévus à l'article 10 du Règlement annexé à la Convention radiotélégraphique de Londres, ainsi que par un ou plusieurs "écouteurs" expérimentés, s'il est nécessaire.

Toutefois, au cas où un appareil mécanique efficace serait inventé, l'écoute permanente pourrait être assurée à l'aide de cet appareil, après une entente internationale.

(F.) L'écouteur expérimenté est une personne capable de recevoir et de comprendre (1) le signal radiotélégraphique de détresse, et (2) le signal de sécurité auquel se réfère le paragraphe 7 de ce rapport, et qui possède un certificat délivré sous le contrôle de son Gouvernement.

Chacun des États signataires s'engage à prendre les mesures utiles pour que le secret de la correspondance soit respecté par les écouleurs agréés.

(G.) Il est entendu que les propositions figurant sous cette rubrique (Classification des Navires qui doivent être munis d'une installation radiotélégraphique) n'excluent pas de la première catégorie les navires qui y entrent volontairement conformément à l'article 13 du Règlement annexé à la Convention radiotélégraphique de 1912.

3. PORTÉE DES INSTALLATIONS RADIOTÉLÉGRAPHIQUES.

La Commission propose que :

Les appareils radiotélégraphiques qui doivent être installés à bord des navires aient une portée minima de 100 milles nautiques, lorsque en mer ils servent pendant le jour à la communication avec d'autres navires dans des conditions et des circonstances normales.

4. PROPOSITIONS RELATIVES AUX INSTALLATIONS RADIO-TÉLÉGRAPHIQUES, À LA TRANSMISSION DES MESSAGES, &c.

La Commission propose que :

(a.) Les questions relatives à l'installation radiotélégraphique, à la transmission des messages, aux certificats des télégraphistes, et les autres objets traités par la Convention radiotélégraphique de 1912 et le Règlement y annexé, soient réglés par les dispositions de cette Convention et des autres Conventions qui, dans la suite, y porteraient quelque modification et par les dispositions additionnelles de la présente Convention.

(b.) Tous les navires classés dans la troisième catégorie, qui sont obligatoirement tenus d'être munis d'une installation radiotélégraphique, satisfassent aux conditions imposées par l'article 11 du Règlement annexé à la Convention radiotélégraphique de 1912. L'installation de secours doit avoir une portée minima de 50 milles.

(c.) Sur tous les navires qui sont obligatoirement tenus d'être munis d'une installation radiotélégraphique, l'installation de secours sera placée en totalité dans les régions supérieures du navire (c'est-à-dire au-dessus du pont complet le plus élevé). Une installation de secours n'est pas exigée si l'installation normale a une portée minima de 100 milles, satisfait aux dispositions de l'article 11 du Règlement annexé à la Convention radiotélégraphique de 1912 et est placée en totalité dans les régions supérieures du navire (c'est-à-dire au-dessus du pont complet le plus élevé).

5. EFFICACITÉ DES APPAREILS RADIOTÉLÉGRAPHIQUES.

La Commission propose :

Un État signataire ne délivrera la licence prévue à l'article 9 du Règlement annexé à la Convention radiotélégraphique de 1912, qu'après s'être assuré que l'installation remplit non seulement les conditions présentées par la Convention radiotélégraphique, mais encore satisfait aux prescriptions de la présente Convention.

6. DROIT DES NAVIRES EN DÉTRESSE DE REQUÉRIR À LEUR SECOURS UN OU PLUSIEURS NAVIRES PARMI CEUX QUI ONT REÇU LEUR SIGNAL RADIOTÉLÉGRAPHIQUE D'APPEL.

La Commission propose ce qui suit :

(a.) Lorsqu'un navire a transmis par radiotélégraphie le signal de détresse, le capitaine de tout navire qui a reçu l'appel est tenu, conformément aux dispositions de la Convention internationale sur l'Assistance et le Sauvetage, signée à Bruxelles le 23 septembre, 1910, de porter assistance au navire en détresse, sous réserve des dispositions des paragraphes (c) et (d) du présent article.

(b.) Tout navire en détresse a le droit de réquisitionner, parmi les bâtiments qui, en conformité des dispositions de l'article 9 de la Convention radiotélégraphique de Londres et de l'article 21 du Règlement y annexé, ont répondu à son appel et autant que possible après renseignements pris auprès des capitaines de ces navires, celui ou ceux qu'il juge les plus aptes à lui porter secours. Celui-ci ou ceux-ci sont alors tenus de se rendre à toute vitesse à l'appel du sinistré.

(c.) Les navires visés au § (a) sont libérés de l'obligation de secours, dès que le ou les bâtiments réquisitionnés ont fait connaître qu'ils obtempéraient à la réquisition, ou que l'un des bâtiments arrivés sur le lieu du sinistre leur a fait connaître que leur concours n'est plus nécessaire.

(d.) Si le capitaine d'un navire ne peut pas 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 sinistré, et il doit inscrire à son journal de bord les raisons qui ont motivé sa conduite.

7. MESSAGES RADIOTELEGRAPHIQUES URGENTS RELATIFS A LA SÉCURITÉ DE LA NAVIGATION.

Dès à présent, les messages urgents relatifs à la sécurité de la navigation sont envoyés à certaines stations de télégraphie sans fil. La Commission de la Sécurité de la Navigation, dont la matière rentre dans la compétence, estime qu'il est nécessaire que l'envoi de ces messages (relatifs aux cyclones, aux typhons, aux modifications survenues dans la position d'amers d'atterrissage, &c.), soit précédé d'un signal spécial. Il lui a semblé que la Commission de Radiotélégraphie était mieux qualifiée qu'elle pour suggérer les conditions de transmission à employer.

En conséquence, la Commission de Radiotélégraphie propose l'adoption des formules suivantes :

(a.) 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)

(b.) En principe, toutes les stations radiotélégraphiques qui perçoivent le signal de sécurité et dont la transmission peut troubler la réception de ce signal et de l'avis de sécurité qui doit suivre, font silence de façon à permettre à toutes les stations intéressées de recevoir cet avis. Exception est faite pour les cas de détresse.

(c.) L'avis de sécurité est transmis une minute après l'envoi du signal de sécurité.

(d.) La transmission est recommencée à trois reprises à dix minutes d'intervalle.

(e.) Les États signataires désignent les stations qui sont chargées d'envoyer aux navigateurs les avis concernant la sécurité, et présentant un caractère d'urgence absolue.

(f.) Lorsque les avis en question sont transmis par des stations chargées également du service de l'heure, ils sont répétés après l'envoi du signal horaire et du bulletin météorologique.

(g.) Tous les navires qui sont obligatoirement tenus d'être munis d'installations radiotélégraphiques, qui constatent l'existence d'un danger imminent et grave pour les navigateurs, sont tenus de le signaler d'urgence dans les conditions ci-dessus.

8. AVIS MÉTÉOROLOGIQUES ET HORAIRES TRANSMIS PAR TÉLÉGRAPHIE SANS FIL.

1. La Commission appuie les vœux de la Conférence internationale de l'Heure tenue à Paris en 1912 concernant l'organisation d'un service météorologique pour télégraphie sans fil, en accord avec les dispositions de l'article 45 du Règlement annexé à la Convention radiotélégraphique de Londres, et prie la Commission météorologique internationale de poursuivre l'augmentation du nombre des stations pouvant envoyer des avis météorologiques aux navires en mer, en donnant à ces stations la position la plus appropriée.

2. La Commission appuie le vœu de la Conférence internationale de l'Heure tenue à Paris en 1912, par lequel celle-ci a exprimé le désir que tous les navires à voile et à vapeur faisant de longs voyages en mer soient pourvus d'une installation appropriée pour la réception des signaux horaires et météorologiques.

9. PERIODE TRANSITOIRE.

La Commission reconnaît qu'une période transitoire doit être accordée pour l'installation des appareils radiotélégraphiques et le recrutement des télégraphistes et écouters dont la présence sera rendue nécessaire à bord des navires obligés d'avoir une installation radiotélégraphique.

La Commission propose ce qui suit :

(a.) En ce qui concerne l'installation des appareils radiotélégraphiques et le recrutement des télégraphistes à bord des navires des première et deuxième catégories, il faudra accorder une période transitoire d'un an au plus à partir de la date de la ratification de la convention qui résultera des délibérations de cette Conférence.

(b.) En ce qui concerne l'installation des appareils à bord des navires de la troisième catégorie, le recrutement des télégraphistes et écouters sur les navires de la troisième catégorie et l'établissement d'une écoute permanente sur les navires des deuxième et troisième catégories, il faudra accorder une période transitoire de deux ans au plus à partir de la date de la ratification de la convention.

(c.) Les États signataires feront tous leurs efforts pour réduire les délais de mise en service prévus aux §§ (a) et (b) du présent article.

Signé au nom de la Commission,

ERNEST G. MOGGRIDGE, *Président.*

ROBERT CAPELLE, }
T. LODGE, } *Secrétaires.*

(4.)

Rapport de la Commission des Engins de Sauvetage.

1. LA Commission, telle qu'elle se trouvait constituée au début, comprenait des membres des Délégations suivantes : Allemagne, États-Unis d'Amérique, Autriche-Hongrie, Belgique, Canada, Danemark, France, Grande-Bretagne, Italie, Norvège, Pays-Bas, Russie, Suède et Nouvelle-Zélande. La Commission ainsi constituée et à laquelle sont venus s'adjoindre divers autres membres des Délégations indiquées ci-dessus a tenu dix-huit séances, au cours desquelles elle a examiné avec soin les questions qui lui avaient été soumises par la Conférence. Elle a l'honneur de présenter à cette dernière le rapport suivant.

2. La Commission a l'honneur de proposer à la Conférence d'adopter les règles ci-après, relatives aux sujets visés dans les paragraphes 9 à 14 des "Questions posées à la Conférence." La Commission, en faisant cette proposition, suppose que les règles suivantes seront appliquées à tous les vapeurs transportant plus de douze passagers et faisant des voyages océaniques entre un port situé dans un État contractant et un port situé en dehors de cet État, et qu'on laissera à chaque État contractant la faculté de définir, dans des limites raisonnables, les voyages qu'il juge ne pas être océaniques.

Règles relatives aux Engins de Sauvetage.

RÈGLE 1.—TYPES D'EMBARCATIONS ET DE RADEAUX À ACCEPTER.

(a.) *Classification des Embarcations.*

AU point de vue des règles imposées, les embarcations seront classées comme suit :

Classe 1.

1 A. Embarcations de sauvetage ouvertes avec flotteurs intérieurs seulement.

Ces embarcations seront munies de caissons à air efficaces, dont le volume total sera égal à 10 pour cent au moins de la capacité de l'embarcation.

Dans le cas où l'embarcation sera en métal, la capacité des caissons à air devra être augmentée dans des proportions suffisantes pour lui donner une flottabilité au moins égale à celle de l'embarcation en bois.

1 B. Embarcations de sauvetage ouvertes avec flotteurs intérieurs et extérieurs.

Ces embarcations seront munies de caissons à air efficaces dont le volume total sera égal à 7,5 pour cent au moins de la capacité de l'embarcation.

Les flotteurs extérieurs pourront être constitués par du liège ou d'autres matières d'efficacité équivalente. Mais la flottabilité ne pourra pas être réalisée à l'aide de joncs, de liège ou autres matières en copeaux, en petits morceaux ou en grains, ni à l'aide de dispositifs exigeant un gonflement par l'air.

Lorsque les flotteurs seront en liège, leur volume ne sera pas inférieur à 3,3 pour cent de la capacité de l'embarcation. Lorsqu'ils ne seront pas en liège, leur volume devra assurer une flottabilité et une stabilité égales à celles que l'on obtiendrait avec des flotteurs en liège. Si l'embarcation de sauvetage est en métal, la flottabilité intérieure et extérieure sera augmentée comme il est dit pour le cas de la Classe 1A.

1 c. Embarcations-pontons de sauvetage dans lesquelles les occupants ne sont pas logés sous un pont et qui sont munies, au-dessus de la surface en charge, d'un puits dont la surface est de 30 pour cent au moins de celle du pont ; ces embarcations sont munies de fargues fixes, étanches, et ayant le franc-bord indiqué ci-dessous.

Classe 2.

2 A. Embarcations de sauvetage ouvertes ayant la partie supérieure du bordé repliable. Une embarcation de ce type doit avoir des caissons à air efficaces, ayant une capacité d'au moins 0,043 mètre cube (1,5 pied cube) pour chacun des occupants que l'embarcation est supposée devoir contenir et, en outre, une flottabilité extérieure qui, si elle est obtenue par du liège, doit être d'au moins 0,006 mètre cube (0,2 pied cube) pour chaque occupant.

2 B. Embarcations-pontons de sauvetage ayant toutes les caractéristiques du type 1 c, sauf que les fargues, seront repliables.

2 c. Embarcations-pontons de sauvetage dans lesquelles les occupants ne sont pas logés sous le pont, du type à pont continu, pourvues de fargues repliables et ayant le franc-bord indiqué ci-dessous.

(b.) Embarcations à Moteur.

Une embarcation à moteur peut être admise comme embarcation de sauvetage si elle satisfait aux exigences stipulées au sujet des embarcations de sauvetage de la Classe 1 ; toutefois l'espace occupé par les engins mécaniques sera déduit de la capacité brute de l'embarcation pour le calcul du nombre de personnes qu'elle est autorisée à porter.

Il sera tenu compte dans le calcul du volume des flotteurs de la différence entre le poids des personnes ainsi supprimées et le poids du moteur.

Les embarcations à moteur admises comme embarcations de sauvetage ne seront autorisées qu'en nombre limité.

(c.) Radeaux-Pontons.

Un radeau-ponton devra, pour être approuvé, satisfaire aux conditions suivantes :

1. Il sera semblable sur l'une ou sur l'autre face et pourvu sur chacune d'elles de fargues en bois, en toile ou autre matière convenable ; ces fargues pourront être repliables.
2. Il sera de dimensions, d'une solidité et d'un poids tels qu'il puisse être manié sans avoir recours à des engins mécaniques et qu'il puisse être lancé, en cas de nécessité, du pont même du navire.
3. Il sera muni d'au moins 0,085 mètre cube (3 pieds cubes) de caissons à air ou de flotteurs équivalents, pour chaque personne qu'il sera autorisé à porter.
4. La superficie du pont ne sera pas inférieure à 0,372 mètre carré (4 pieds carrés) par occupant et le pont ne sera pas élevé de moins de 150 millim. (6 pouces) au-dessus de la flottaison quand il est chargé.
5. Les caissons à air, ou les flotteurs équivalents, seront disposés aussi près que possible des flancs du radeau.

(d.) Conditions générales à observer dans la Construction de toutes les Embarcations.

Toute embarcation sera de solidité suffisante pour pouvoir être mise à l'eau en sécurité, avec son plein d'occupants et tout son équipement.

Toute embarcation sera disposée pour recevoir un aviron de queue.

(e.) Conditions générales à observer dans la Construction des Embarcations de Sauvetage ouvertes.

Les embarcations de sauvetage ouvertes des Classes 1 A et 1 B auront une tonture moyenne correspondant à 4 pour cent, au moins, de leur longueur.

Les caissons à air des embarcations de sauvetage ouvertes de la Classe 1 seront disposés de long des flancs de l'embarcation ; ils pourront également être placés aux extrémités, mais non dans le fond.

(f.) Conditions générales à observer dans la Construction des Embarcations-Ponton de Sauvetage des Classes 1 et 2.

Les embarcations-pontons de sauvetage pourront être construites en bois ou en métal, mais si les embarcations des Classes 1 c, 2 B ou 2 c, sont construites en bois, les

fonds et le pont seront formés de deux bordés juxtaposés avec interposition d'une matière textile.

Les embarcations-pontons de sauvetage construites en métal seront divisées en compartiments étanches avec un dispositif d'accès à chaque compartiment.

(g.) *Embarcations-Pontons de Sauvetage—Installation pour l'Évacuation de l'Eau du Pont.*

Les embarcations-pontons de sauvetage de toutes les classes seront pourvues de moyens efficaces pour évacuer rapidement l'eau du pont. Les orifices à cet effet doivent être tels que l'eau ne puisse pénétrer dans l'embarcation quand ils sont submergés par intermittences. Le nombre et les dimensions de ces orifices seront déterminés par une expérience spéciale pour les embarcations de chaque classe.

Les dispositifs seront tels que dans le cas d'une embarcation de sauvetage de 8,50 mètres [28 pieds] de longueur, un poids de 2032 kilog. [deux tonnes anglaises] d'eau au moins pourra être évacué du pont dans un laps de temps n'excédant pas les chiffres suivants :

								Temps.
Classe 1 c..	..	..	..	..	..	..	..	60 secondes
„ 2 B..	..	..	..	..	..	..	..	60 „
„ 2 C..	..	..	..	..	..	..	..	20 „

Lors des expériences de vérification, l'embarcation de sauvetage sera chargée au moyen de poids en fer représentant le poids total de l'équipement et de toutes les personnes que l'embarcation est admise à porter. Pour les embarcations d'une longueur différente de 8,50 mètres [28 pieds], la quantité d'eau à évacuer dans le temps spécifié ci-dessus, sera calculée proportionnellement à la longueur.

(h.) *Franc-bord des Embarcations-Ponton de Sauvetage.*

Le franc-bord des embarcations de sauvetage des Classes 1 C et 2 B sera tel qu'il assure une réserve de flottaison d'au moins 35 pour cent.

Le point le plus bas du pont dans le puits ne sera pas à moins de 0,5 pour cent de la longueur de l'embarcation au-dessus de la flottaison en charge, et le point le plus bas du pont aux extrémités du puits ne sera pas à moins de 1,5 pour cent de la longueur de l'embarcation au-dessus de la flottaison.

Le franc-bord d'une embarcation de sauvetage à pont continu de la Classe 2 c ne sera pas inférieur au chiffre indiqué dans la table ci-dessous. Les chiffres de cette table seront appliqués sans corrections, dans le cas d'embarcations ayant une tonture moyenne égale à 3 pour cent de leur longueur ; pour l'emploi de la table, le creux de l'embarcation sera mesuré verticalement à partir de la face inférieure de la virure de gabord jusqu'au sommet du pont en abord au milieu ; le franc-bord sera mesuré à partir du sommet du pont et en abord au milieu, l'embarcation étant chargée et se trouvant en eau douce.

Creux de l'embarcation.				Franc-bord en eau douce.			
Millim.	Pouces.			Millim.	Pouces.		
310	(12)	..	..	70	(2,625)		
460	(18)	..	..	95	(3,750)		
610	(24)	..	..	130	(5,125)		
760	(30)	..	..	165	(6,500)		

Pour les creux intermédiaires le franc-bord sera fixé par interpolation.

La table de franc-bord ci-dessus est établie pour une tonture moyenne de base égale à 3 pour cent de la longueur de l'embarcation ; si la tonture est inférieure à ce chiffre, la différence entre la tonture moyenne exprimée en millimètres [ou pouces] mesurée à l'étrave et à l'étambot, et la tonture moyenne de base établie en millimètres [ou pouces] sera divisée par 7 ; le quotient sera ajouté au franc-bord indiqué dans la table.

Aucune réduction de franc-bord ne sera admise en considération du bouge du pont ni d'une tonture dépassant la tonture de base.

Le franc-bord exigé ne sera pas affecté par la longueur de l'embarcation.

(i.) *Autres Types d'Embarcations et de Radeaux.*

Des embarcations d'autres types pourront être acceptées comme étant équivalentes aux embarcations de l'un des types indiqués ci-dessus et des radeaux d'autres types

pourront être acceptés comme équivalents aux radeaux-pontons décrits ci-dessus, si l'administration intéressée a reconnu par expérience que l'embarcation ou le radeau en question est aussi efficace que l'embarcation ou le radeau pris comme terme de comparaison.

Chaque administration qui aura accepté un type nouveau d'embarcation ou de radeau communiquera aux autres administrations intéressées le détail des essais et, dans le cas d'une embarcation, de la classification, qu'elle aura adoptée.

RÈGLE 2.—FORME, CAPACITÉ DES EMBARCATIONS ET NOMBRE DES OCCUPANTS.

(a.) *Capacité des Embarcations ouvertes.*

Sous réserve des dispositions indiquées ci-dessous, la capacité des embarcations ouvertes autre que celles de la Classe 2 A sera déterminée à l'aide de la règle de Stirling, les relevés des dimensions étant faits conformément aux règles indiquées dans l'Annexe I, ou par toute autre règle donnant des résultats aussi précis; mais dans les cas où l'administration aura reconnu que le coefficient de capacité d'une embarcation n'est pas inférieur à 0,6, cette capacité pourra être déterminée en multipliant par 0,6 le produit de la longueur par la largeur et par le creux, ces dimensions étant mesurées comme il est indiqué dans l'Annexe I. Toutefois l'armateur aura le droit, dans tous les cas, d'exiger le mesurage de la capacité par des procédés exacts.

Si la tonture du plat-bord, mesurée en deux points situés à 25 pour cent de la longueur de l'embarcation à chaque extrémité, dépasse 1 pour cent de longueur de la coque, le creux employé pour le calcul de la surface du couple de l'embarcation en ces points, ne dépassera pas le creux pris au milieu, augmenté de 1 pour cent de longueur de l'embarcation.

Si le creux de l'embarcation au milieu dépasse 45 pour cent de la largeur, le creux employé pour le calcul de l'aire du maître couple en ces points ne dépassera pas 45 pour cent de la largeur, et le creux employé pour les sections à 25 pour cent de la longueur de l'embarcation à chaque extrémité ne dépassera pas 45 pour cent de la largeur au milieu augmentée de 1 pour cent de la longueur de l'embarcation, ou bien ne dépassera pas le creux réel de l'embarcation en ces points, le chiffre choisi devant être le plus petit des deux.

Dans le cas d'une embarcation à arrière carré, la section la plus rapprochée de l'arrière devra être calculée comme si l'arrière de l'embarcation était pointu.

Sous réserve des dispositions ci-après, le nombre des occupants admis dans le cas d'une embarcation de sauvetage ouverte de la Classe 1 A sera établi en divisant par 0,283 sa capacité en mètres cubes, et le nombre d'occupants dans le cas d'une embarcation de sauvetage de la Classe 1 B sera calculé en divisant sa capacité en mètres cubes par 0,255.

Le nombre d'occupants admis ne dépassera en aucun cas le nombre effectif de places assises convenables. Les personnes assises ne doivent entraver en rien le maniement normal des avirons.

Si la profondeur d'une embarcation dépasse 1,22 mètres [4 pieds], le nombre d'occupants établi d'après la règle précédente ne devra être arrêté définitivement qu'après un essai fait à flot avec ledit nombre de personnes à bord, toutes étant revêtues de ceintures de sauvetage, mais jusqu'à ce que cette expérience ait été faite le nombre d'occupants admis sera réduit dans le rapport du chiffre de 1,22 mètres [4 pieds] au creux réel de l'embarcation.

Dans une embarcation ouverte aux extrémités très fines le nombre d'occupants sera limité à l'aide d'une formule appropriée,* et une autre formule appropriée devra être établie dans le but d'empêcher que des embarcations ouvertes aient des formes trop pleines.

(b.) *Embarcation de Sauvetage ouverte de la Classe 2 A.*

La surface limitée par l'intérieur du plat-bord de l'embarcation sera déterminée suivant les règles indiquées dans l'Annexe I ou par toute autre règle donnant des résultats aussi précis.

* Chaque administration déterminera ses formules.

Sous réserve des dispositions ci-après, le nombre d'occupants autorisé pour une embarcation de ce type, sera calculé en divisant la surface en mètres carrés par 0,325.

Le nombre d'occupants admis n'excédera pas le nombre effectif de places assises.

Le franc-bord des embarcations de sauvetage de la Classe 2 A ne sera pas inférieur à celui qui est indiqué dans la table ci-dessous. Cette table sera appliquée sans corrections, dans le cas d'embarcations ayant une tonture moyenne correspondant à 3 pour cent de la longueur.

Le franc-bord sera mesuré verticalement, sur les flancs, au milieu de la longueur de l'embarcation, jusqu'au sommet de la partie non repliable de la coque, l'embarcation étant chargée et flottant en eau douce :

TABLE.

Longueur de l'embarcation.		Franc-bord.					
Mètres.	Pieds.				Millimètres.	Pouces.	
7,90	(25,9)	..	..	..	.. 200	(7,87)	
8,50	(27,9)	..	..	..	.. 225	(8,86)	
9,15	(30,0)	..	..	..	.. 250	(9,84)	

Pour les creux intermédiaires le franc-bord sera déterminé par interpolation.

La capacité en mètres cubes d'une embarcation de ce type correspondra au nombre d'occupants calculé par la règle ci-dessus multiplié par 0,283.

(c.) *Embarcations-Pontons de Sauvetage des Classes 1 c, 2 B, 2 c.*

Le nombre d'occupants admis pour les embarcations de cette catégorie sera subordonné à la condition qu'il y aura des places assises pour toutes les personnes sans que le maniement normal des avirons s'en trouve entravé. Dans les embarcations des Classes 1 c et 2 B, la partie élevée du pont en abord du puits peut être considérée comme constituant des places assises.

Classes 1 c et 2 B.—Le nombre d'occupants admis ne dépassera pas le nombre de personnes que l'embarcation peut porter sous la réserve du franc-bord indiqué dans la règle 1 (h), en admettant 63 kilog. au moins [140 livres] pour le poids de chaque occupant. La surface du pont sera mesurée d'après les règles indiquées dans l'Annexe I, ou par toute autre règle donnant des résultats aussi précis.

Sous réserve des conditions indiquées ci-dessus, le nombre d'occupants admis sera calculé en divisant par 0,302 la surface du pont exprimée en mètres carrés. Toutefois si l'administration reconnaît par expérience directe que les installations de places assises permet de loger un plus grand nombre de personnes, le chiffre de 0,302 pourra être diminué, sans pouvoir être cependant inférieur à 0,279. Dans ce cas l'administration intéressée devra communiquer aux autres administrations le dessin des embarcations et les résultats des essais.

Classe 2 c.—Le nombre d'occupants admis ne dépassera pas le nombre de personnes que l'embarcation peut porter sous réserve du franc-bord indiqué dans la règle 1, en admettant 63 kilog. au moins [140 livres] pour le poids de chaque occupant.

Le nombre d'occupants admis sera calculé de la même manière que dans le cas des Classes 1 c et 2 B, sauf que la surface du pont exprimée en mètres carrés sera divisée par 0,325.

La capacité en mètres cubes des embarcations-ponton de sauvetage de toutes les catégories sera supposée être égale au nombre d'occupants établi par la méthode précédente, multiplié par 0,283.

(d.) *Règles générales.*

Toutes les embarcations seront marquées correctement et à la satisfaction de l'autorité chargée de l'inspection au moyen de caractères permanents et faciles à distinguer indiquant les dimensions de l'embarcation et le nombre d'occupants accepté.

Dans les expériences pour l'évaluation du nombre de personnes admises à prendre place dans une embarcation, chaque unité correspondra à une personne adulte et ayant une ceinture de sauvetage en place sur elle. On devra réserver, dans tous les cas, la place nécessaire pour l'usage normal des avirons.

Chacune des embarcations prescrites devra avoir une capacité de 3,5 mètres cubes [125 pieds cubes] au moins.

Dans toutes les embarcations, deux enfants âgés de moins de 12 ans seront comptés pour un adulte.

RÈGLE 3.—INSTALLATIONS À PRÉVOIR POUR LES EMBARCATIONS.

(a.) Des bossoirs devront être prévus en conformité des indications données dans la Table I, ci-dessous, chaque paire de bossoirs devant avoir une embarcation de la Classe 1, étant entendu qu'aucun navire ne sera tenu d'avoir une quantité de paires de bossoirs, qui dépasse le nombre d'embarcations nécessaire pour l'embarquement de tout le monde.

TABLE I.

I. Longueur enregistrée du Navire				II. Nombre Minimum de jeux de Bossoirs.	III. Nombre Minimum d'Em- barcations ouvertes.
en mètres.		en pieds.			
Au-dessous du 48,8..	..	Au-dessous de 160..	..	2	2
48,8 et au-dessous de	57,9..	160 et au-dessous de	190 ..	3	3
57,9	67,1..	190	220 ..	4	4
67,1	74,7..	220	245 ..	5	4
74,7	82,3..	245	270 ..	6	5
82,3	91,4..	270	300 ..	7	5
91,4	100,6 ..	300	330 ..	8	6
100,6	112,8 ..	330	370 ..	9	7
112,8	125,0 ..	370	410 ..	10	7
125,0	140,2 ..	410	460 ..	12	9
140,2	158,5 ..	460	520 ..	14	10
158,5	176,8 ..	520	580 ..	16	12
176,8	195,1 ..	580	640 ..	18	13
195,1	213,4 ..	640	700 ..	20	14
213,4	231,6 ..	700	760 ..	22	15
231,6	249,9 ..	760	820 ..	24	17
249,9	271,3 ..	820	890 ..	26	18
271,3	292,6 ..	890	960 ..	28	19
292,6	313,9 ..	960	1030 ..	30	20

Pour les navires dont la longueur dépassera 313,90 mètres [1030 pieds], l'administration intéressée aura à prescrire pour chaque cas qui se présentera le nombre minimum de jeux de bossoirs et d'embarcations ouvertes; elle devra notifier aux autres administrations les décisions prises.

Le nombre total d'embarcations de sauvetage ouvertes crochées sous bossoirs ne doit pas être inférieur à celui qui se trouve indiqué dans la 3^e colonne de la table ci-dessus.

Dans le cas où il ne serait ni pratique, ni raisonnable de placer à bord d'un navire le nombre de jeux de bossoirs indiqué dans la 2^e colonne de la table ci-dessus, l'administration intéressée pourra approuver, pour le navire en question, un nombre plus petit de jeux de bossoirs, sous la réserve que ce nombre de bossoirs ou d'autres engins d'efficacité égale ne soit pas inférieur à celui qui est indiqué dans la 3^e colonne de la table. Le seul cas dans lequel ce dernier nombre pourra être réduit est celui où une large proportion du nombre total de personnes embarquées à bord du navire, trouverait place dans des embarcations dont la longueur excède 15,2 mètres [50 pieds], et où l'administration s'est assurée que ce dispositif est à tous égards aussi efficace.

Dans le cas où le nombre de jeux de bossoirs ou d'autres engins également efficaces serait inférieur aux chiffres stipulés dans la 2^e colonne de la table, l'armateur du navire serait tenu de démontrer par une expérience effective, faite en présence d'un inspecteur de l'administration intéressée, que les arrangements sont tels que toutes les embarcations peuvent être mises à l'eau en stricte observance des règles de base indiquées ci-dessous et dans une période de temps déterminée suivant une formule appropriée.*

Les conditions de l'essai seront les suivantes :

1. Le navire sera droit et en eau calme ;
2. La durée de la manœuvre sera la période de temps comprise entre le moment où l'on commencera à enlever des prélaris d'embarcation ou bien où l'on fera toute autre opération nécessaire pour préparer la mise à l'eau et le moment où la dernière embarcation ou le dernier radeau se trouvera à flot.

* Chaque administration déterminera sa formule, et communiquera ses décisions aux autres administrations.

3. Le nombre de personnes employées pour la totalité de l'opération ne devra pas dépasser le nombre de canotiers que le navire portera lorsqu'il sera en service normal.
4. Les embarcations, pendant qu'on les amène, doivent avoir à bord leur équipement complet et au moins deux personnes.

(b.) Dans le cas où les embarcations de sauvetage sous bossoirs n'offriraient pas assez de places pour tout le monde, il sera ajouté des embarcations de sauvetage additionnelles dont le nombre et la capacité seront tels que la capacité totale des embarcations sous bossoirs et des embarcations additionnelles, ne sera pas inférieure aux chiffres indiqués dans la table suivante :

TABLE II.

Longueur enregistrée du Navire				Nombre minimum de Jeux de Bossoirs.	Capacité totale minimum des Embarcations de Sauvetage.			
en mètres.		en pieds.			Mètres Cubes.	Pieds Cubes.		
30,5 et au-dessous de	36,6	..	100 et au-dessous de	120	..	2	27,73	980
36,6	42,7	..	120	140	..	2	34,52	1.220
42,7	48,8	..	140	160	..	2	43,86	1.550
48,8	53,3	..	160	175	..	3	53,20	1.880
53,3	57,9	..	175	190	..	3	67,64	2.390
57,9	62,5	..	190	205	..	4	77,54	2.740
62,5	67,1	..	205	220	..	4	94,24	3.330
67,1	70,1	..	220	230	..	5	110,36	3.900
70,1	74,7	..	230	245	..	5	129,03	4.560
74,7	77,7	..	245	255	..	6	144,32	5.100
77,7	82,3	..	255	270	..	6	159,60	5.640
82,3	86,9	..	270	285	..	7	175,17	6.190
86,9	91,4	..	285	300	..	7	196,10	6.930
91,4	96,0	..	300	315	..	8	213,64	7.550
96,0	100,6	..	315	330	..	8	234,60	8.290
100,6	106,7	..	330	350	..	9	254,68	9.000
106,7	112,8	..	350	370	..	9	272,50	9.630
112,8	118,9	..	370	390	..	10	301,40	10.650
118,9	125,0	..	390	410	..	10	331,10	11.700
125,0	132,6	..	410	435	..	12	369,60	13.060
132,6	140,2	..	435	460	..	12	408,36	14.430
140,2	149,4	..	460	490	..	14	450,52	15.920
149,4	158,5	..	490	520	..	14	489,85	17.310
158,5	167,6	..	520	550	..	16	529,75	18.720
167,6	176,8	..	550	580	..	16	575,90	20.350
176,8	185,9	..	580	610	..	18	619,75	21.900
185,9	195,1	..	610	640	..	18	670,70	23.700
195,1	204,2	..	640	670	..	20	717,40	25.350
204,2	213,4	..	670	700	..	20	765,50	27.050
213,4	222,5	..	700	730	..	22	808,20	28.560
222,5	231,6	..	730	760	..	22	854,10	30.180
231,6	240,8	..	760	790	..	24	908,40	32.100
240,8	249,9	..	790	820	..	24	972,05	34.350
249,9	260,6	..	820	855	..	26	1031,40	36.450
260,6	271,3	..	855	890	..	26	1096,50	38.750
271,3	281,9	..	890	925	..	28	1160,20	41.000
281,9	292,6	..	925	960	..	28	1241,70	43.880
292,6	303,3	..	960	995	..	30	1311,60	46.350
303,3	313,9	..	995	1030	..	30	1379,50	48.750

Les embarcations supplémentaires pourront être soit de la Classe 1 soit de la Classe 2.

Dans le cas où les embarcations de sauvetage mentionnées ci-dessus n'auraient pas assez de places pour 75 pour cent au moins des personnes embarquées, on mettra à bord des embarcations de sauvetage additionnelles de la Classe 1 ou de la Classe 2, en nombre suffisant pour fournir de la place pour 75 pour cent au moins de tout le personnel à bord.

(c.) Il sera prévu de la place pour tout le monde soit à bord d'embarcations de sauvetage de la Classe 1 ou Classe 2 soit sur des radeaux-pontons de type et de construction approuvés.

(d.) Le nombre et la capacité des embarcations de sauvetage n'auront, en aucun cas, à excéder ce qui est nécessaire pour loger tout le monde.

(c.) Ne seront pas admises à faire partie de l'équipement réservé pour le sauvetage les embarcations qui n'acquiescent la flottabilité nécessaire que moyennant un ajustement préalable de l'une des parties principales de leur coque.

RÈGLE 4.—ÉQUIPEMENT DES EMBARCATIONS ET DES RADEAUX-PONTONS.

(a.) Chaque embarcation sera équipée comme suit :

1. Un nombre suffisant d'avirons pour la nage en pointe, plus deux avirons de rechange.
2. Un jeu et demi de dames ou de tolets ; ainsi que deux tampons pour chaque nable. Les tampons ne seront pas exigés dans le cas où une valve automatique serait installée.
3. Une écope, un seau en fer galvanisé, un gouvernail avec barre, ou bien un joug pourvu de tire-veilles, une gaffe.
4. Deux hachettes.
5. Un fanal convenable.
6. Un ou plusieurs mâts ainsi qu'une voile au moins, en bon état, chaque voile étant convenablement grée ; cette règle ne s'appliquera pas au cas d'une embarcation à moteur de type approuvé.
7. Un compas convenable.

Dans le cas des navires pourvus d'une installation de télégraphie sans fil et faisant transport des passagers dans l'Atlantique Nord, un nombre limité d'embarcations seulement devra être pourvu de compas, de mâts et de voiles.

Les embarcations-pontons ne devront pas être pourvues de nables ; chaque embarcation de ce type sera pourvue de deux pompes de cale.

(b.) Chaque radeau-ponton sera équipé comme il suit :

1. Quatre avirons.
2. Cinq tolets de nage.
3. Un feu à allumage automatique.

Les navires portant les radeaux devront avoir, immédiatement disponibles, un certain nombre d'échelles en cordes destinées à embarquer les personnes sur les radeaux.

(c.) En complément de ce qui précède, chaque embarcation ou radeau-ponton sera pourvu de :

1. Une filière extérieure en guirlande.
2. Une ancre flottante.
3. Une bosse.
4. Quatre litres et demi [1 gallon] d'huile végétale ou animale, contenue dans un récipient permettant de la répandre sur l'eau. Ce récipient sera construit de manière à pouvoir être relié à l'ancre flottante.
5. Un récipient étanche contenant 1 kilog. [2 livres] de biscuit pour chaque occupant.
6. Un récipient étanche contenant 1 litre [1 quart] d'eau douce pour chaque occupant.
7. Un certain nombre de feux rouges à allumage automatique et une boîte (étanche) d'allumettes.

(d.) Tout objet mobile d'équipement sera solidement attaché à l'embarcation ou au radeau.

RÈGLE 5.—INSTALLATION ET MISE À L'EAU DES EMBARCATIONS ET DES RADEAUX.

(a.) Toutes les embarcations et tous les radeaux seront placés de manière à assurer leur mise à l'eau dans le plus court espace de temps possible, et leur installation sera telle que dans des conditions défavorables de bande et d'assiette, il soit possible, au point de vue de la manœuvre des embarcations et des radeaux, d'embarquer un nombre aussi élevé que possible de personnes.

Des dispositions seront prises pour permettre soit à l'aide d'installations pour transporter sur le pont, d'un bord à l'autre les embarcations, soit en plaçant en rangs en travers du pont un certain nombre des embarcations additionnelles, soit par tout autre moyen également efficace, de mettre à l'eau un nombre d'embarcations ou de radeaux aussi élevé que possible de l'un ou l'autre bord.

Les bossoirs, ou autres installations destinés à amener les embarcations, seront installés sur un ou sur plusieurs ponts dans une position telle que les embarcations puissent être efficacement mises à l'eau. Il ne devra pas y avoir de bossoirs dans la partie avant du bâtiment. Mais il sera permis d'en mettre à tous les autres emplacements à bord, pourvu qu'il n'en résulte pas, au moment de la mise à l'eau, de risques dangereux de contact avec les propulseurs.

Dans le cas où des embarcations sont installées sur plus d'un pont, des dispositions seront prises pour que l'embarcation du pont inférieur ne puisse être rencontrée par celle descendue du pont au-dessus.

(b.) Les bossoirs auront la résistance voulue pour permettre d'amener les embarcations avec le nombre complet des occupants et de l'armement, même dans le cas où la bande constante du navire serait de 15 degrés. Les bossoirs seront pourvus d'installations de puissance suffisante pour assurer la mise en dehors de l'embarcation avec la bande maximum permettant encore de mettre l'embarcation à l'eau, sur le navire considéré.

Dans le cas où une même paire de bossoirs desservirait plus d'une embarcation, on devra prévoir des dispositions empêchant les garants de s'entremêler lors de la remonte.

(c.) Tous appareils peuvent être acceptés au lieu de bossoirs ou de jeux de bossoirs si l'administration a acquis la preuve, à la suite d'expériences effectives, que les appareils en question réunissent des conditions aussi satisfaisantes que les bossoirs pour effectuer la mise à l'eau des embarcations.

Toute administration qui acceptera un nouveau type d'appareils dans le sens indiqué ci-dessus, transmettra aux autres administrations intéressées des indications détaillées au sujet de leur installation ainsi que des essais auxquels ils auront été soumis.

RÈGLE 6.—BOUÉES ET CEINTURES DE SAUVETAGE.

(a) Sera défini comme "ceinture de sauvetage de modèle approuvé" une ceinture de construction et de composition approuvées capable de flotter en eau douce pendant vingt-quatre heures, en supportant 6,8 kilog. (15 livres) de fer.

Aucune ceinture dont la flottabilité est obtenue par le moyen de compartements à l'air ne pourra être acceptée.

Il y aura pour toute personne embarquée une ceinture ou un autre engin de flottabilité égale et susceptible de s'adapter au corps.

Il y aura, en supplément, à bord un nombre suffisant de ceintures de sauvetage appropriées à la taille des enfants.

(b) Sera définie "bouée de sauvetage de modèle approuvé":—

1. Une bouée confectionnée avec du liège massif, capable de flotter pendant vingt-quatre heures, au moins, en eau douce, en supportant 14 kilog. au moins [31 livres] de fer ;

2. Une solide bouée de tout autre type et matière approuvés, capable de flotter pendant vingt-quatre heures en eau douce, supportant 14 kilog. [31 livres] de fer, à l'exclusion de tout remplissage composé de jones, de liège en copeaux, en grains ou d'autres substances en rognures ou sans cohésion, ou de toute disposition dans laquelle, si la flottabilité de l'engin est obtenue par le moyen d'air, un gonflement préalable est nécessaire.

Il devra y avoir douze bouées de sauvetage au moins, de modèle approuvé, sur les navires de moins de 122 mètres (400 pieds) de longueur, et dix-huit sur ceux de plus de 122 mètres (400 pieds) et de moins de 183 mètres (600 pieds) ; vingt-quatre sur ceux de plus de 183 mètres (600 pieds) et de moins de 244 mètres (800 pieds) ; trente sur les navires de 244 mètres (800 pieds) et plus.

(c) Toutes les bouées seront pourvues de guirlandes solidement amarrées, et une bouée au moins, de chaque bord, sera pourvue d'une ligne de sauvetage de 27,43 mètres (15 brasses), au moins de longueur. La moitié au moins du nombre de bouées imposé à chaque navire et jamais moins de six dans aucun cas, devront avoir dans leur voisinage, avec moyen de les y fixer, des feux de bouée automatiques, efficaces, et ne pouvant être éteints par l'eau.

(d) Toutes les bouées, ainsi que les ceintures de sauvetage, seront placés de manière à se trouver promptement à la portée de toutes les personnes embarquées. Leur position sera nettement indiquée de manière à être connue des intéressés. Les bouées de sauvetage ne seront pas attachées de manière permanente, mais seront au contraire toujours prêtes à être détachées.

Annexe I.

1.—EMBARCATIONS DE SAUVETAGE OUVERTES.

Le volume des embarcations ouvertes, autres que celles de la Classe 2 A, sera déterminé suivant les règles de *Stirling*, de la manière suivante :

(1.) *Longueur*.—Mesurer la longueur de l'embarcation suivant une ligne droite menée de l'intérieur du bordé en bois ou en tôle, à l'étrave, du point correspondant de l'étambot, ou bien, dans le cas d'une embarcation à arrière carré, à la face intérieure du tableau. Diviser cette longueur en quatre parties égales.

(2.) *Aire des Sections transversales*.—Ensuite, l'embarcation ayant été suffisamment dégagée pour faciliter le mesurage des creux et des largeurs, déterminer l'aire des sections transversales aux trois points de la longueur indiqués ci-dessus :

Mesurer à chaque point de division et suivant une droite menée en travers à hauteur du plat bord, le creux à l'intérieur du bordé en bois ou en tôle, à toucher la quille ; diminuer, s'il y a lieu, le creux ainsi obtenu de manière à assurer l'observance de la règle 2 (a).

Diviser le creux réel ou, s'il y a lieu, le creux réduit, en quatre parties égales, qui en partant du point inférieur du creux, détermineront successivement les points de division d'où partiront les mesures de largeur.

Mesurer la largeur horizontale à l'intérieur ou bordé en bois ou du revêtement en tôle, à chacun des trois points de division et aux points le plus élevé et le plus bas du creux, ou, s'il y a lieu, du creux réduit ; numéroter successivement ces largeurs à partir du haut, c'est-à-dire en attribuant le No. 1 à la largeur la plus élevée, et ainsi de suite jusqu'à la cinquième ou plus petite largeur ; multiplier la seconde ainsi que la quatrième par quatre, et la troisième par deux ; additionner ces produits, et au résultat ajouter la première largeur ainsi que la cinquième ; multiplier le chiffre ainsi obtenu par un tiers de l'intervalle entre les ordonnées. Le produit correspondra à la section transversale.

(3.) *Calcul du Volume*.—Ayant déterminé de la sorte l'aire des sections transversales à chacun des points de division de la longueur, déterminer le volume de l'embarcation de la manière suivante :

Numéroter successivement les aires 1,* 2, &c., à partir de l'avant, multiplier la troisième facteur par deux et ajouter quatre fois à ce produit les secondes et quatrièmes aires ; multiplier la quantité ainsi obtenue par le tiers de la distance entre les sections transversales, et ce produit donnera le volume de l'embarcation exprimé en pieds cubes, ou bien en mètres cubes, suivant que le pied ou le mètre aura servi d'unité de mesure.

Dans le cas où le volume d'une embarcation ouverte doit être déterminé en multipliant par 0,6 le produit de la longueur, de la largeur et du creux, on appliquera les règles suivantes :

(1.) *Longueur*.—Celle-ci sera mesurée à partir du point d'intersection de l'extérieur du bordé en bois ou du revêtement en tôle jusqu'au point correspondant de l'étambot, ou, dans le cas d'une embarcation à arrière carré, jusqu'à la face arrière du tableau.

(2.) *Largeur*.—Celle-ci sera mesurée à l'extérieur du bordé en bois ou du revêtement en tôle, au milieu de la longueur ou à l'endroit où l'embarcation atteint sa plus grande largeur.

(3.) *Creux*.—Celui-ci sera mesurée au milieu de l'embarcation, à partir du dessus du plat-bord jusqu'au dessus du bordé en bois, ou du revêtement en tôle à toucher la quille ; toutefois le creux affecté au calcul du volume ne dépassera, en aucun cas, 45 pour cent de la largeur.

2.—EMBARCATIONS-PONTONS DE SAUVETAGE

La surface de pont des embarcations de sauvetage des Classes 1 C, 2 B et 2 C, sera mesurée après la règle suivante :

1. *Longueur*.—Mesurer la longueur du pont à partir de l'intersection avec l'étrave de l'extérieur du bordé ou du revêtement en tôle, jusqu'au point de l'étambot correspon-

* Le No. 1 étant situé à l'extrême avant et le No. 5 à l'extrémité arrière, leur valeur correspondra à zéro

dant. Diviser la longueur en quatre parties égales et subdiviser les parties extrêmes en deux parties égales; mesurer la largeur à l'extérieur du bordé en bois ou en tôle à chaque point de division et de subdivision de la longueur.

2. *Calcul de la Surface*.—Ayant mesuré les largeurs comme il est dit ci-dessus, calculer la surface de la manière suivante :

Numéroter les largeurs successivement 1, $1\frac{1}{2}$, 2, 3, 4, $4\frac{1}{2}$, 5, le No. 1 étant à l'extrémité de la longueur du côté de l'étrave et le No. 5 à l'extrémité du côté de l'étambot.

Multiplier les largeurs intermédiaires $1\frac{1}{2}$ et $4\frac{1}{2}$ par 2, la 2^e et la 4^e par 1, 5, et la 3^e par 4. Additionner ces produits et multiplier le total ainsi obtenu par le tiers de l'intervalle de division des largeurs, le produit donnera la surface du pont exprimée en mètres carrés ou en pieds carrés suivant que les mesures auront été prises en mètres ou en pieds.

NOTE.—Cette règle doit être suivie également pour calculer la surface du pont entre les plat-bords fixes des embarcations de la Class 2 A.

3. Les règles ci-dessus ont été établies en admettant qu'elles seront appliquées intégralement à tous les navires neufs visés par la Convention. Sera considéré comme *navire neuf* un bâtiment dont la construction a été entreprise postérieurement au 1^{er} juillet, 1914. Sont considérés comme *navires existants* tous les autres navires visés dans la Convention.

4. La Conférence recommande d'adopter au sujet des navires existants les résolutions suivantes :

"I. Chaque État contractant s'engage à prescrire, avant le 1^{er} janvier, 1915, qu'il devra y avoir de la place pour tous les occupants aussi bien dans les embarcations que dans les radeaux."

"II. Chaque État contractant s'engage à imposer à tous ses navires existants l'application stricte des règles ci-dessus dans un temps aussi court que possible, et dans tous les cas avant le 30 juin, 1915; chaque administration aura le droit, au cas où l'application stricte de ces règles ne serait ni raisonnable ni praticable, d'admettre, dans les limites de temps indiquées ci-dessus, des tolérances au sujet des points ci-après :

"(a.) Une embarcation ou un radeau accepté précédemment par l'administration d'un État contractant pour le service d'un navire existant sera accepté jusqu'à la date du 1^{er} janvier, 1920, à la place respectivement d'une embarcation ou d'un radeau de sauvetage.

"(b.) Jusqu'à la date du 1^{er} janvier, 1920, on n'obligera pas à satisfaire à la condition d'après laquelle une embarcation-ponton de sauvetage devra avoir les fonds et le pont composés de deux bordés avec matières textiles interposées, et on n'exigera pas la réserve complète de franc-bord indiquée pour les embarcations de ce modèle.

"(c.) Dans le cas des navires dont la longueur varie entre 74,70 mètres (245 pieds) et 140,20 mètres (460 pieds), le nombre de jeux de bossoirs imposé par les règles (voir Table I, colonne 3) pourra être réduit d'une unité et, dans le cas de navires dont la longueur dépasse 140,20 mètres (460 pieds), le nombre de jeux de bossoirs pourra être réduit à raison d'un jeu de chaque bord.

"(d.) On n'obligera pas à satisfaire à la condition d'après laquelle tous bossoirs et embarcations auront la résistance voulue pour qu'on puisse mettre à l'eau les embarcations avec le nombre complet des occupants embarqués et tout son équipement; il en sera de même en ce qui concerne l'installation de mécanismes de force suffisante pour mettre l'embarcation en dehors avec de la bande."

5. La Commission, sur la demande instante de la Délégation française, désire mentionner l'opinion de celle-ci: le capitaine du navire sera tenu de prendre les dispositions convenables pour installer les passagers dans les embarcations et qu'il devra s'inspirer pour les décisions à prendre des circonstances spéciales qui se présenteront.

MANŒUVRE DES EMBARCATIONS.

6. La Commission recommande l'adoption des règles suivantes :

(a.) Tout navire aura pour chaque embarcation ou radeau des canotiers exercés dont le nombre sera fixé comme il suit :

Pour chaque embarcation ou radeau pouvant porter :

60 personnes ou moins	...	...	3 canotiers exercés.
61 à 85 personnes	...	...	4 „ „
86 à 110 „	...	...	5 „ „
111 à 160 „	...	...	6 „ „
161 à 210 „	...	...	7 „ „

Il y aura un canotier de plus pour chaque supplément de 50 personnes que l'embarcation est autorisée à porter.

(b.) Par *canotier exercé*, on entend un membre de l'équipage entraîné à mettre en dehors, à amener et à détacher les embarcations de sauvetage, à se servir des avirons et ayant prouvé qu'il possède les qualités voulues pour manier des embarcations de sauvetage. Des canotiers exercés devront être aptes à comprendre les ordres se rapportant au service et aux obligations en matière d'embarcations de sauvetage et à répondre à ces ordres. Des canotiers exercés posséderont un certificat d'aptitude et ce certificat leur sera délivré sous l'autorité de chaque administration.

NOTE. — *Le tableau ci-dessus fixe le nombre total minimum de canotiers exercés à embarquer à bord du navire, mais permet si les circonstances l'exigent, d'attribuer un nombre plus grand ou plus petit de canotiers à une embarcation ou à un radeau déterminés ; la fixation réelle de l'effectif pour chaque embarcation en particulier est laissée à la volonté du capitaine.*

ÉQUIPAGES DES NAVIRES.

7. En raison des grandes divergences de vues qui se sont manifestées entre diverses Délégations au sujet de la compétence de la Conférence en ce qui concerne l'équipage du navire lui-même considéré indépendamment de la manœuvre des embarcations, la Commission a adopté la résolution suivante :

“ Tout navire à vapeur pratiquant la navigation au long-cours, devra avoir à bord un équipage de nombre et qualité suffisants pour assurer la sauvegarde de la vie humaine en pleine mer. ”

EXERCICES D'EMBARCATIONS, EXERCICES D'INCENDIE ET ORGANISATION DE L'ÉQUIPAGE EN VUE DE PARER À DES CIRCONSTANCES IMPRÉVUES.

8. La Commission propose à la Conférence d'adopter les principes suivants :

(a.) Une mission spéciale à remplir dans le cas où des circonstances imprévues se produisent sera dévolue à chaque membre de l'équipage ; un rôle d'appel indiquant les postes ainsi que les obligations de chaque membre de l'équipage sera dressé avant le commencement de chaque voyage et affiché dans les locaux réservés à l'équipage, ainsi qu'en d'autres endroits en évidence. Un homme capable de conduire le moteur sera désigné pour le service de chaque embarcation à propulsion mécanique.

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

- (1.) La mise en dehors des embarcations crochées sous bossoirs ;
- (2.) La préparation des autres embarcations ou engins destinés au sauvetage ;
- (3.) L'équipement des embarcations en général ;
- (4.) La fermeture des portes de cloisons étanches, des soupapes, &c. ;
- (5.) Le rassemblement des passagers ; et
- (6.) L'extinction de l'incendie.

(b.) Chaque canot ou radeau sera placé sous les ordres d'un officier, sous-officier ou marin qui possédera la liste de son équipe, et aura le devoir de s'assurer que chaque membre de l'équipe connaît ses devoirs et son poste de manœuvre.

(c.) Le rôle d'appel indiquera au personnel du service des salons, ses différents devoirs au sujet du rassemblement des passagers en cas d'événements imprévus. Ces devoirs comprendront : l'alerte à donner aux passagers, le soin du veille à ce qu'ils soient vêtus et convenablement munis de leurs gilets de sauvetage ; la réunion en groupes des passagers, la garde des couloirs et des escaliers et, en général, la réglementation des mouvements des passagers.

(d.) Des signaux définis seront prescrits pour l'appel aux postes d'embarcations et d'incendie de tout l'équipage, suivant les indications inscrites sur le rôle d'appel ; une description complète de ces signaux sera faite sur le rôle.

(e.) Avant l'appareillage, le capitaine du navire sera tenu de faire la preuve à l'autorité compétente que le rôle d'appel a été établi pour le navire.

(f.) Un officier ou des officiers spécialement désignés auront le devoir de veiller à ce que les embarcations, radeaux et tous autres engins de sauvetage soient toujours prêts à servir.

(g.) Des appels et des exercices de l'équipage aux postes d'embarcations et d'incendie seront faits, si possible, une fois au moins tous les quinze jours soit dans le port soit à la mer. Les dates en seront inscrites au journal de bord, et il y sera spécialement indiqué toutes les fois que l'obligation en question n'aura pas été remplie, quels sont les motifs de l'omission.

(h.) Des groupes différents d'embarcations seront examinés lors de chaque exercice ; les exercices et les inspections seront combinés de manière qu'on puisse être certain que toutes les embarcations et radeaux du navire, ainsi que leurs accessoires, sont, en tout temps, prêts à servir et que l'équipage possède la connaissance ainsi que la pratique des devoirs qui lui incombent.

MESURES PREVENTIVES AU SUJET DE L'INCENDIE.—DÉCOUVERTE ET EXTINCTION DE L'INCENDIE.

9. Quoique le paragraphe 14 des questions soumises à la Conférence limite la question à l'examen des engins destinés à combattre l'incendie, la Commission, sur la proposition de la Délégation des États-Unis, a traité la question des mesures à prendre tant pour empêcher l'incendie que pour le découvrir.

La Commission recommande à la Conférence d'adopter les résolutions suivantes :

MESURES POUR EMPÊCHER L'INCENDIE.

1. Sous réserve du transport à titre de service public et autorisé par l'État d'approvisionnements par la marine ou l'armée ou de l'équipement en signaux de détresse, aucun navire à passagers ne transportera, soit comme lest soit comme cargaison, des marchandises susceptibles, séparément ou collectivement, en raison de leur nature, de leur quantité ou leur mode d'arrimage de créer un danger pour la vie des passagers ou pour la sécurité du bâtiment.

2. De temps en temps, par le moyen d'avis au public, chaque État fera savoir quelles marchandises sont dangereuses ainsi que les mesures préventives qu'il convient de prendre au sujet de leur emballage et de leur arrimage. Chaque Etat assurera, en ce qui concerne ces marchandises, l'observance des précautions en question.

3. Des dispositions appropriées seront prises pour assurer l'entrée et la sortie des différents locaux, ponts, &c. Dans tous les locaux éclairés à l'électricité une lampe à bougie ou à l'huile, fermée à clef, et brûlant toute la nuit, sera placée pour éclairer les sorties. Peuvent être dispensés de cette dernière exigence les navires sur lesquels il existe une source d'éclairage indépendante au-dessus du pont complet le plus élevé, avec un circuit indépendant pour l'éclairage des issues, si ce système d'éclairage de secours est en service chaque nuit concurremment avec le système général d'éclairage du navire.

DÉCOUVERTE DE L'INCENDIE.

4. Un service efficace de rondes sera organisé en permanence dans le but de découvrir promptement tout commencement d'incendie.

EXTINCTION DE L'INCENDIE.

5. Tout navire à vapeur à passagers disposera de trois puissantes pompes à vapeur ou de pompes équivalentes disponibles pour l'extinction de l'incendie si son tonnage

brut dépasse 4000 tonnes, et de deux pompes de ce genre si son tonnage brut est inférieur à 4000 tonnes. Chacune de ces pompes sera capable de fournir une quantité suffisante d'eau, distribuée simultanément en deux jets puissants, et cela dans toute partie du bâtiment.

Les canalisations d'eau seront disposés de manière à permettre de disposer d'une quantité suffisante d'eau, distribuée en deux jets puissants, pouvant être dirigés rapidement et simultanément sur toute partie du pont occupée par les passagers ou par l'équipage, même en cas de fermeture des portes étanches et à incendie. Seront embarqués en supplément un certain nombre d'extincteurs d'incendie à fluide et portatifs.

6. Des dispositions seront prises pour pouvoir amener dans tout espace occupé par le chargement, une quantité suffisante d'eau répartie en deux jets puissants ainsi qu'une grande quantité de vapeur. Les navires d'un tonnage brut de moins de 1000 tonneaux seront dispensés de l'emploi de la vapeur.

7. Il y aura au moins deux extincteurs d'incendie à fluide dans l'espace réservé aux machines.

8. Les pompes devront être disposées pour être mises en action, avant la sortie du navire du port.

9. Les canalisations d'eau et les manches à incendie seront faits de matières convenables et auront des dimensions largement suffisantes. Les raccords des conduites seront, sur chaque pont, installées de manière que les manches à incendie puissent leur être rapidement adaptées.

10. Le navire sera pourvu de deux casques à fumée ainsi que de deux fanaux de sûreté placés en des endroits différents.

11. Chaque administration aura la faculté d'accepter des extincteurs d'incendie d'autres types à condition que l'administration intéressée se soit assurée par une expérience pratique, que l'appareil en question est d'une efficacité au moins égale à celle des appareils décrits ci-dessus. Toute administration qui acceptera des types nouveaux renseignera les autres administrations au sujet de la disposition de l'appareil ainsi que des essais auxquels il aura été soumis.

12. A bord de tout navire à passagers un exercice d'incendie aura lieu au moins une fois par quinzaine. Le journal de bord portera mention de cet exercice.

13. Au moins une fois par an, tout au moins, l'inspecteur examinera l'ensemble des engins destinés à combattre l'incendie.

10. La Commission recommande que tout État contractant s'engage à appliquer avant le 1^{er} janvier, 1915, les mesures indiquées dans la Convention au sujet du nombre des canotiers exercés des exercices d'embarcations et des exercices d'incendie, aussi que des mesures propres à prévenir, découvrir et éteindre les incendies.

11. La Commission désire exprimer l'estime particulière dans laquelle elle tient les services qui lui ont été rendus par les deux secrétaires MM. Robinson et Bultinck. L'expérience acquise par le premier dans le Boats and Davits Committee a rendu le travail de la Commission plus facile et plus agréable qu'il n'aurait pu l'être de toute autre manière. M. Bultinck, dont la maîtrise en français et en anglais a été des plus précieuses, a fourni une somme de travail considérable dont il s'est acquitté à l'entière satisfaction de la Commission.

Signé au nom de la Commission,

J. H. BILES, *Président*.

F. P. ROBINSON }
A. BULTINCK } *Secrétaires.*

(5.)

Rapport de la Commission des Certificats.

LA Commission a examiné en détail les questions que la Conférence l'avait chargée d'élucider. Elle a l'honneur de lui soumettre les conclusions suivantes qu'elle a adoptées à l'unanimité :

1. Chaque État contractant s'engagera à faire appliquer à ses propres navires, tombant sous les dispositions que la Convention a prévues, les conditions de sécurité fixées par cette Convention.

2. Le certificat sera délivré par l'État du pavillon du navire lui-même ou en vertu d'une délégation de cet État et sous sa responsabilité. Le certificat constate d'une manière précise que le navire satisfait sous tous les rapports aux exigences relatives à la sécurité établies par la Conférence, pour autant que ces exigences s'appliquent audit navire.

3. Tous les États signataires adopteront une forme de certificat spéciale et uniforme. La Commission propose le modèle de certificat annexé.

Le certificat sera rédigé dans la langue ou les langues officielles du pavillon du navire. Les mentions manuscrites seront en caractères latins.

Chaque État signataire enverra aux autres États des exemplaires-types de son certificat en nombre suffisant en vue de l'information des agents de ces derniers.

4. Si au cours d'un voyage déterminé le navire a à bord un nombre de passagers inférieur au chiffre indiqué par le certificat et que les règles de la présente Convention lui permettent par conséquent d'être muni d'un nombre de bateaux et d'autres engins de sauvetage inférieur au chiffre indiqué par le certificat, le fait pourra être attesté par un agent officiel de l'État dont relève ce navire, dûment commissionné à cette fin.

Ce certificat spécial sera annexé au certificat de sécurité. Il sera substitué à ce certificat en ce qui concerne les engins de sauvetage, uniquement quant à ce voyage déterminé.

5. Le certificat ne sera pas délivré pour une durée de plus de douze mois. Toutefois un agent dûment commissionné à cette fin par l'État dont relève le navire peut toujours accorder à ce navire une extension de la période couverte par le certificat dont il est muni, au cas où cet agent estime qu'il est opportun et raisonnable d'en agir de la sorte afin de permettre au navire de regagner son pays. Néanmoins, pareille extension ne peut couvrir une période de plus de cinq mois et elle ne donnera pas au navire le droit de quitter à nouveau son pays sans avoir obtenu un nouveau certificat valable.

6. Le certificat délivré par un État signataire sera reconnu par tous les autres États signataires pour tous les objets auxquels la Convention s'applique. Il aura les mêmes effets que les certificats délivrés par ces pays.

7. Le navire muni du certificat susmentionné est soumis au contrôle des agents officiels dans les ports des autres États contractants en tant que ce contrôle a pour objet de s'assurer de la présence à bord d'un certificat valable et, en cas de nécessité, de s'assurer que les conditions de navigabilité sont conformes en substance aux mentions du certificat, de manière que le navire puisse prendre la mer sans danger pour les passagers et l'équipage.*

* Cette proposition ayant été adoptée dans le texte anglais, la délégation française a déclaré qu'à son avis le texte français devait être le suivant :

“ Tout navire muni du certificat susmentionné ne pourra refuser aux fonctionnaires d'un autre État signataire de constater que ledit certificat est toujours valable.

“ Il devra également leur permettre de s'assurer, si les circonstances le rendent nécessaire, que, dans leur ensemble, les conditions de sécurité sont bien celles indiquées par le certificat et qu'en conséquence il peut prendre la mer sans danger pour les passagers et pour l'équipage.”

8. Un navire d'un des États contractants qui se trouve dans un port d'un autre État contractant et qui n'est pas muni d'un certificat valable relatif aux objets de la Convention se trouvera dans la même situation que s'il ne relevait pas d'un État contractant.

En raison des conclusions adoptées par la Commission des Certificats, celle-ci recommande à la Conférence d'introduire dans la Convention les textes suivants :

(1.)

Chaque État contractant s'engage à appliquer à ses propres navires, pour autant qu'ils rentrent dans la définition de l'article (), les conditions de sécurité fixées par la présente Convention.

(2.)

Un certificat sera délivré après examen à tout navire qui satisfait d'une manière effective aux exigences de la Convention. Ce certificat peut être délivré par les fonctionnaires de l'État auquel appartient le navire ou en vertu d'une délégation de cet État. Dans les deux cas l'État auquel appartient le navire assume l'entière responsabilité de ce certificat.

(3.)

Le certificat délivré par chacun des États contractants sera rédigé dans la langue ou les langues officielles de cet État.

La teneur du certificat sera celle du modèle annexé à la présente Convention. Les dispositions typographiques de ce modèle seront exactement reproduites. Les mentions manuscrites seront faites en caractères latins.

(4.)

Les États contractants s'engagent à se communiquer réciproquement des exemplaires-types de leurs certificats en nombre suffisant en vue de l'information de leurs agents.

(5.)

Le certificat ne sera pas délivré pour une durée de plus de douze mois.

(6.)

Si le certificat expire pendant que le navire se trouve à l'étranger, une prolongation de la durée du certificat pourra être accordée par un agent officiel de l'État auquel appartient le navire, dûment commissionné à cette fin. Cette prolongation ne sera accordée qu'en vue de permettre au navire de regagner son pays et seulement dans les cas où cette mesure apparaît comme opportune et raisonnable.

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

(7.)

Le certificat délivré par un État signataire sera reconnu par tous les autres États signataires pour tous les objets auxquels la Convention s'applique. Il aura les mêmes effets que les certificats délivrés par chacun de ces États à ses propres navires.

(8.)

Le navire muni du certificat susmentionné est soumis au contrôle des agents officiels dans les ports des autres États contractants en tant que ce contrôle a pour objet de s'assurer de la présence à bord d'un certificat valable et, en cas de nécessité, de s'assurer que les conditions de navigabilité sont conformes en substance aux mentions de certificat, de manière que le navire puisse prendre la mer sans danger pour les passagers et l'équipage.

(9.)

Un navire d'un des États contractants qui se trouve dans un port d'un autre État contractant et qui n'est pas muni d'un certificat valable, n'aura droit à aucun des avantages de la présente Convention.

(10.)

Si au cours d'un voyage déterminé le navire a à bord un nombre de passagers inférieur au chiffre indiqué par le certificat et que les règles de la présente Convention lui permettent par conséquent d'être muni d'un nombre de bateaux et d'autres engins de sauvetage inférieur au chiffre indiqué par le certificat, le fait pourra être attesté par un agent officiel de l'Etat dont relève ce navire, dûment commissionné à cette fin.

Ce certificat spécial sera annexé au certificat de sécurité. Il sera substitué à ce certificat en ce qui concerne les engins de sauvetage, uniquement quant à ce voyage déterminé.

Signé au nom de la Commission,

VON KOERNER, *Président.*

JEAN HOSTIE, }
T. LODGE, } *Secrétaires.*

ANNEXE.

Modèle de Certificat.

(Timbre officiel.)

(Indication de la nationalité.)

CERTIFICAT DE SÉCURITÉ

Délivré en exécution des dispositions de la Convention internationale de
Londres de 1913.

Nom du Navire.	Code international de Signaux	Port d'attache.	Tonnage brut

{ Le soussigné certifie
Les soussignés certifient } :

(a.) que le navire susmentionné a été dûment visité conformément aux dispositions de la Convention internationale de Londres de 1913 ;

(b.) qu'à la suite de cette visite, il a été constaté :

- (1.) que la coque, le cloisonnement, les chaudières et les engins de propulsion répondent aux exigences de ladite Convention ;
- (2.) que le navire est muni des embarcations et engins de sauvetage suivants et que lesdits embarcations et engins répondent aux exigences de la Convention :

..... Bateaux pouvant contenir	personnes.
..... Radeaux "
..... Bouées de sauvetage.	
..... Gilets ..	

(3.) que le navire est muni d'une installation de télégraphie sans fil, qui répond aux exigences de la Convention internationale de Radiotélégraphie de 1912, et qu'il a été placé dans la classe....., conformément à l'article 13 des dispositions annexes de ladite Convention ;

(4.) que sous tous les autres rapports le navire répond aux exigences de la Convention internationale de Londres de 1913, pour autant que ces exigences s'appliquent audit navire.

Le présent certificat est délivré sous la responsabilité du Gouvernement

Il est valable jusqu'au.....

Le soussigné déclare qu'il est dûment commissionné aux fins des présentes par le Gouvernement.....

A le.....

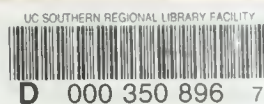
Le.....



UNIVERSITY OF CALIFORNIA LIBRARY
Los Angeles

This book is DUE on the last date stamped below.

*VK
200 International
I6lt conference on
1913-14, safety of
life at sea -
Text of
the convention for



*VK
200
I6lt
1913-14

UNIVERSITY of CALIFORNIA
AT
LOS ANGELES
LIBRARY

