

# JOURNAL OFFICIEL

## DES ÉTABLISSEMENTS FRANÇAIS DE L'Océanie

PARAISANT LE 15 ET LE DERNIER JOUR DE CHAQUE MOIS

MATAHITI 87.  
N° 15.

TE VEA A TE HAU NO TE MAU HAAPAO RAA FARANI I OTEANIA

MAHANA 31  
NO TIURAI 1938.

ABONNEMENTS				ABONNEMENTS ET ANNONCES		ANNONCES ET AVIS	
	UN AN	SIX MOIS	3 MOIS	Les demandes d'abonnement et d'annonces devront être adressées au Chef de l'Imprimerie à Papeete.			
Etablissements français de l'Océanie.	60 fr.	32 fr.	18 fr.	PRIX DU NUMÉRO : 3 Francs 50. <i>Les abonnements et les annonces sont payables d'avance.</i>		Annonces judiciaires : la ligne.....	4 fr.
France et Colonies.	64 fr.	35 fr.	21 fr.			Les mêmes, renouvelées : la ligne.....	2 fr.
Etranger .....	71 fr.	42 fr.	23 fr.			Annonces commerciales et avis divers : .....	5 fr.
						Les mêmes renouvelées.....	2 50
						Publication de sociétés philanthropiques, artistiques, littéraires, scientifiques, et sportives etc .....	2 fr.

## SOMMAIRE

## PARTIE OFFICIELLE

1937		Pages
	ACTE DU POUVOIR CENTRAL	
18 sept.	Décret relatif à l'application aux bâtiments de plus de 250 tonneaux de jauge brute du décret du 22 août 1937 sur la sécurité de la navigation maritime et l'hygiène à bord des navires de commerce, de pêche et de plaisance immatriculés dans les colonies (suite).	445
	ACTES DU GOUVERNEMENT LOCAL	
1938 25 mai	Annexe à l'Arrêté n° 570 paru au <i>Journal officiel</i> du 15 juillet 1938.....	464
11 juil.	Décision n° 765 c., acceptant la démission de ses fonctions d'agent de police de 1 <sup>re</sup> classe de M. Winchester, (Charles).....	464
11 juil.	Décision n° 766 c., nommant une commission chargée d'étudier le régime alimentaire des détenus.....	464
11 juil.	Décision n° 767 j., nommant une commission chargée d'étudier le régime alimentaire des malades internés à la Léproserie d'Orofara.....	464
11 juil.	Décision n° 768 a.g.f., chargeant provisoirement M. Turanga Pouaru, Vice-Président du Conseil de district de Raroia-Takume, (Tuamotu), d'assurer les fonctions de Président du Conseil de district de cette île.....	465
12 juil.	Décision n° 769 a.g.f., portant nomination de M. Marcel Jacques, Tematua en qualité d'agent de police de 2 <sup>e</sup> classe du Cadre local.....	465
13 juil.	Décision n° 774 j., désignant un magistrat et greffier chargés de tenir des audiences foraines dans l'archipel de Tubuai et à l'île Rapa.....	465
21 juil.	Décision n° 794 c., portant mutation de MM. Marcillac et Tumahai fonctionnaires au Service de la Trésorerie.....	465
21 juil.	Arrêté n° 798 i.c., relatif au renvoi dans leurs foyers des militaires de la deuxième fraction de la classe 1936.....	466
21 juil.	Arrêté n° 799 i.c., relatif à l'incorporation de la deuxième fraction de la classe 1937.....	466

1938 25 juil.	Arrêté n° 805 a.g.f., convoquant le Conseil de district de l'île Hercheretue, (Tuamotu), pour le dimanche 7 août 1938 à l'effet d'élire son Président.....	466
	Extraits.....	467

## ACTES MUNICIPAUX

1938 14 juin	Arrêté n° 40 réglementant la circulation aux abords des endroits où ont lieu des concerts ou des combats de boxe.....	467
14 juin	Arrêté n° 41 modifiant le taux des droits d'étal sur la voie publique pour les marchands ambulants.....	468
14 juin	Arrêté n° 42 modifiant le tarif des droits d'étal au Marché de Papeete.....	468
14 juin	Arrêté n° 43 modifiant le tarif de l'eau fournie aux navires.....	469

## AVIS OFFICIELS

Chambre d'Agriculture. — Résultats des élections du 26 juin 1938...	469
Loterie Tahitienne. — Avis.....	469
Service Topographique. — Avis concernant certaines terres de l'île de Moorea.....	469

## PARTIE NON OFFICIELLE

## NÉCROLOGIE

M. Louis Chrétien, Blainville.....	470
------------------------------------	-----

## DIVERS

Annonces judiciaires.....	470
Annonce commerciale et avis divers.....	475

## PARTIE OFFICIELLE

## ACTE DU POUVOIR CENTRAL

DÉCRET relatif à l'application aux bâtiments de plus de 250 tonneaux de jauge brute du décret du 22 août 1937 sur la sécurité de la navigation maritime et l'hygiène à bord des navires de commerce, de pêche et de plaisance immatriculés dans les colonies.

(Du 18 septembre 1937).

(suite)

*Dispositions pour les navires chargeant du bois en pontée.*

Art. 66.— Un navire qui a été visité et marqué conformément aux prescriptions de l'article ci-dessus peut recevoir les marques prévues par la règle LXXVIII de l'annexe II, relative aux lignes de charge pour les navires à propulsion mécanique transportant du bois en pontée ; il doit, en outre, satisfaire aux dispositions des règles LXXIX à XC de la même annexe quand il prend des chargements de cette nature.

*Dispositions pour les navires à citernes.*

Art. 67.— Un navire à citernes qui a été visité conformément aux prescriptions de l'article 65 peut recevoir les marques pour les navires à citernes, à condition qu'il satisfasse aux dispositions de la 6<sup>e</sup> partie de l'annexe II.

*Dispositions pour les navires de types spéciaux.*

Art. 68.— Il peut être accordé une réduction de franc-bord aux navires à propulsion mécanique ayant une longueur de plus de 91 m. 50 qui possèdent des caractéristiques de construction analogues à celles des navires à citernes leur assurant une défense supplémentaire contre la mer.

La valeur de cette réduction est déterminée par l'une des sociétés de classification reconnues par le sous-secrétaire d'Etat de la marine marchande. Cette société doit tenir compte, à cet effet, de la façon dont est calculé le franc-bord des navires à citernes, ainsi que les conditions d'assignation qui leur sont imposées et du degré de compartimentage réalisé.

Le franc-bord qui est assigné à un tel navire ne doit en aucun cas être plus réduit que celui qui serait attribué au navire s'il était considéré comme navire à citernes.

*Société de classification.*

Art. 69.— La visite des navires et l'apposition des marques en vue de l'application du présent chapitre sont faites par les soins des agents d'une société de classification reconnue par le sous-secrétaire d'Etat de la marine marchande, sous réserve des dispositions contenues à l'article 10 du décret du 22 août 1937.

*Délivrance des certificats de franc-bord.*

Art. 70.— Après visite et apposition des marques, et sous réserve des exceptions prévues aux paragraphes 4 et 5 du présent article, il est délivré un certificat international de franc-bord à tout navire effectuant une navigation internationale.

Cette délivrance est faite au nom du Gouvernement français par la société de classification.

Ce certificat international de franc-bord peut être délivré à un navire étranger à la requête du gouvernement auquel il appartient, si ce gouvernement est signataire de la convention du 5 juillet 1930 sur les lignes de charge.

Les certificats sont conformes au modèle prévu par l'annexe II, sous réserve des modifications qui peuvent être apportées eu égard à la règle LXXVIII dans le cas des navires transportant des chargements de bois en pontée.

Les navires affectés à une navigation réservée au pavillon national, ainsi que les navires de pêche, doivent recevoir un certificat national de franc-bord.

Ce certificat est établi et délivré dans les mêmes conditions que le certificat international. Toutefois, des dérogations peuvent être accordées par le chef de la colonie, après avis de la commission centrale, pour certains types de navire et pour certaines navigations.

*Durée de la validité des certificats.*

Art. 71.— A moins qu'il ne soit renouvelé conformément aux dispositions du deuxième paragraphe du présent article le certificat de franc-bord n'est valable que pour la période qui est mentionnée par la société de classification qui l'a délivré en vertu de l'article 70, sans toutefois que cette période puisse excéder cinq ans à partir de la date de sa délivrance.

A la suite d'une nouvelle visite, tout certificat de franc-bord peut être renouvelé périodiquement par la société de classification qui l'a délivré, pour une durée qu'elle jugera convenable mais qui ne peut, en aucun cas, excéder cinq ans. Cette visite est effectuée dans les mêmes conditions que la visite prévue pour la délivrance initiale du certificat. Mention de chacun de ces renouvellements doit être portée au dos du certificat.

Le certificat de franc-bord cesse d'être valable :

1<sup>o</sup> Si des modifications de quelque importance affectant le calcul du franc-bord ont été apportées à la coque ou aux superstructures du navire ;

2<sup>o</sup> Si les installations et les dispositifs pour la protection des ouvertures, les garde-corps, les sabords de décharge, les moyens d'accès aux logements de l'équipage, n'ont pas été maintenus dans des conditions offrant la sécurité qu'ils avaient lors de la délivrance du certificat ;

3<sup>o</sup> Lorsque le navire n'a pas été visité périodiquement aux époques et dans les conditions fixées par les lois ou règlements administratifs et par le règlement de la société qui a délivré son certificat en vue de s'assurer pendant toute la validité de ce dernier que la coque et les superstructures visées dans la clause première ne sont pas modifiées et que les installations et les dispositifs visés dans la clause deuxième sont maintenus en état.

*Zones et régions périodiques.*

Art. 72.— Le capitaine de tout navire doit se conformer aux conditions de chargement qui sont applicables aux zones et régions périodiques telles qu'elles sont définies à l'annexe II du présent décret.

Lorsqu'un port se trouve sur la ligne de démarcation de deux zones, il doit être considéré comme étant, soit dans la zone que le navire vient de traverser pour l'entrée au port, soit dans celle qu'il doit traverser après son départ.

*Contrôle.*

Art. 73.— Pour tout navire présent dans un port, le fonctionnaire chargé de la marine marchande peut prendre les mesures nécessaires à l'effet de constater que ce navire possède un certificat de franc-bord valable. Si un tel certificat existe à bord, le contrôle consiste seulement à vérifier :

1<sup>o</sup> Que le navire n'est pas chargé au delà des limites permises par le certificat dans les conditions fixées à l'article 72 ;

2<sup>o</sup> Que la position des lignes de charge sur le navire correspond aux indications portées sur le certificat ;

3<sup>o</sup> Qu'en ce qui concerne les points visés dans les clauses 1<sup>o</sup> et 2<sup>o</sup> du paragraphe 3 de l'article 71, le navire n'a pas subi des modifications d'une importance telle qu'il soit manifestement hors d'état de prendre la mer sans danger pour les personnes embarquées.

*Echelle de tirant d'eau.*

Art. 74.— Outre ses marques de franc-bord, le navire doit porter, sur l'étrave et sur l'étambot (étambot arrière des na-

vires à propulsion mécanique) et d'un bord au moins, une échelle de tirant d'eau en décimètres, pointée au burin, peinte en noir sur fond clair, ou en blanc ou jaune sur fond foncé, et disposée de telle sorte que la partie inférieure de chaque chiffre corresponde au tirant d'eau qu'il indique.

#### CHAPITRE V

### Appareils moteurs, évaporatoires et auxiliaires, épuisement et assèchement.

#### PREMIÈRE PARTIE

##### MACHINES A VAPEUR ET APPAREILS ÉVAPORATOIRES

##### PREMIÈRE SECTION

##### *Dispositions générales.*

Art. 75.— La chambre des machines motrices et la chambre de chauffe doivent être de dimensions suffisantes pour que toutes les opérations, tant de la conduite et de l'entretien courant des machines que de la chauffe et de l'entretien courant des chaudières, puissent s'effectuer sans danger. Pour les navires chauffant au charbon, les parquets inférieurs des compartiments des chaudières sont constitués par des tôles pleines d'épaisseur suffisante.

Des dispositions sont prises pour que le charbon et les escarbilles ne puissent pénétrer sous le parquet des chaufferies. A cet effet, des darges et des écrans en tôle d'épaisseur et de hauteur convenables sont adaptés sur les chaudières et partout où il est besoin. Des précautions sont prises également pour éviter l'engagement des pompes de cale desservant les chaufferies.

La chambre de chauffe doit offrir au personnel des moyens de retraite facile dans deux directions au moins.

Une large ventilation de la chambre des machines et de la chambre de chauffe, et notamment des postes de commandement et de manœuvre, doit être assurée au moyen de manches à air ou de tout autre système de ventilation artificielle.

Toutes les ouvertures pratiquées au-dessus du local des chaudières sont munies d'un grillage métallique pourvu d'un moyen de fermeture conforme aux prescriptions relatives aux conditions d'assignation du franc-bord fixées par le chapitre IV de l'annexe II.

Aucune forge à feu ouvert ne doit être installée dans les chambres des machines et chaudières, à moins que ces compartiments ne soient aérés d'une façon spéciale ou qu'il n'existe un tuyau d'évacuation des produits de la combustion. Lorsque cette installation a lieu, le plancher et les parois de la forge sont en tôle ou recouverts de feuilles de tôle d'un millimètre au moins d'épaisseur.

Lorsque le compartiment des machines n'est pas placé à l'arrière, le presse-étoupe arrière doit être placé à l'intérieur d'un tunnel étanche. Quand ce compartiment s'étend de la cloison du presse-étoupe à la cloison arrière du compartiment des machines, l'entrée du tunnel doit être pourvue d'une porte étanche pouvant se manœuvrer d'un point situé au-dessus du pont de cloisonnement.

Toute chambre de machine, tout tunnel d'arbre, (sous réserve de l'exception prévue à l'article 54) toute chaufferie et tout autre local de service doit être pourvu d'une échappée praticable, offrant au personnel un moyen de retraite qui n'exige pas la traversée de portes étanches.

La hauteur et la largeur du tunnel doivent être suffisantes

pour permettre de procéder aisément aux travaux de réparation, d'entretien et de surveillance de la ligne d'arbres.

Autant que possible, il est prévu, au-dessus des cylindres et dans le tunnel, des dispositifs facilitant le démontage des cylindres et de la ligne d'arbres.

La chambre des machines est reliée avec le poste de commandement du navire au moyen d'un télégraphe transmetteur d'ordres à répétition et d'un porte-voix ou d'un téléphone.

En outre, quand il y a plusieurs chaufferies ou plusieurs chambres de machines séparées par des cloisons étanches, un dispositif approprié doit pouvoir permettre au chef mécanicien de communiquer avec le personnel en service dans ces compartiments.

Lorsque des chaudières et des appareils auxiliaires thermiques ne sont pas placés dans le compartiment des machines et chaudières principales, les locaux qui leur sont affectés sont isolés des compartiments voisins par des cloisons métalliques auxquelles, sur les navires en bois, peuvent être substituées des cloisons en bois recouvertes de feuilles de tôle d'un millimètre au moins d'épaisseur. Ces locaux sont largement éclairés et aérés.

Les ponts au-dessous des chaudières auxiliaires sont en tôle ou recouverts, soit d'une couche de ciment, soit d'un enduit approprié.

##### *Prise d'eau à la mer.*

Art. 76.— Lorsqu'il existe une boîte de prise d'eau générale en acier coulé ou en tôle, elle est fortement échantillonnée et solidement assujettie sur le bordé.

Les prises d'eau sont protégées par des crépines extérieures contre l'introduction accidentelle de tout corps étranger pouvant en empêcher la fermeture.

##### *Protection du personnel.*

Art. 77.— Les machines et les chaudières principales ou auxiliaires sont solidement construites et soigneusement assujetties en place, de façon qu'aucun déplacement ne puisse se produire par suite des mouvements du navire.

Des appareils de préservation, tringles, masques ou manchons, sont établis de manière à mettre le personnel à l'abri des accidents auxquels pourrait l'exposer l'approche des parties des machines principales et auxiliaires.

Des mains courantes sont placées partout où cela est nécessaire pour assurer la sécurité du personnel.

##### *Mise en train, marche arrière et vireurs des machines motrices.*

Art. 78.— La puissance de marche arrière doit être suffisante pour assurer au navire des aptitudes de manœuvre convenables en toutes circonstances.

Pour les machines motrices alternatives d'une puissance inférieure à 500 CV indiqués, le dispositif de mise en train et de renversement de marche doit, s'il est à bras, être construit de telle sorte que le personnel de quart, même s'il est réduit à un seul homme par machine, puisse le manœuvrer aisément et rapidement.

Au-dessus de 500 CV indiqués, si on ne peut pas installer un appareil à bras que le personnel de quart puisse manœuvrer aisément et rapidement, les machines motrices sont munies d'un appareil à vapeur de mise en train et de renversement de marche.

Toutes les machines motrices alternatives développant une puissance indiquée supérieure à 1.300 CV effectifs sont pour-

vus d'un vireur à vapeur. Un vireur à bras est exigé au-dessus de 300 CV effectifs.

Lorsque le nombre de tours est supérieur à 75 par minute, les puissances énoncées ci-dessus sont augmentées dans le rapport entre le nombre de tours et 75.

#### *Tuyautage de vapeur.*

Art. 79.— Les tuyaux de vapeur sont disposés de façon à pouvoir se dilater et se contracter sans fatigue anormale; les brides doivent être bien planes et posséder une épaisseur suffisante pour assurer leur rigidité et leur bonne tenue sur les tuyaux. Des robinets de purge sont placés de manière à éviter tout accident ou toute brûlure au personnel.

Les tuyaux de vapeur, ainsi que le tuyautage général du navire, sont pourvus de marques de peinture aux couleurs conventionnelles adoptées pour les bâtiments de la flotte de guerre.

#### *Condenseur.*

Art. 80.— Le condenseur est muni de portes et de regards permettant de le visiter et de le nettoyer aisément.

#### *Relevé des diagrammes de pression.*

Art. 81.— Toutes les machines à mouvement alternatif développant une puissance indiquée supérieure à 500 CV sont pourvues des dispositifs nécessaires pour le relevé des diagrammes de pression. Ces dispositifs sont installés de manière à être facilement accessibles.

#### *Position du niveau d'eau. — Lames d'eau.*

Art. 82.— Les chaudières sont construites et disposées de façon que toute paroi en contact par une de ses faces avec la flamme ou les gaz soit baignée par l'eau sur sa face opposée.

Le niveau de l'eau est maintenu, dans chaque chaudière, à une hauteur telle qu'il soit en moyenne à 15 centimètres en moins au-dessus du plan pour lequel la condition précédente cesserait d'être remplie dans la position normale du navire. Cette hauteur peut, toutefois, être réduite jusqu'à 10 centimètres pour les chaudières de petites dimensions.

La position limite est indiquée d'une manière très apparente au voisinage du tube de niveau mentionné ci-après.

En règle générale, la largeur des lames d'eau ne doit jamais tomber au-dessous de 150 millimètres (180 millimètres dans le cas où on fait emploi du tirage forcé). Toutefois, dans les petites chaudières ayant une surface de chauffe inférieure ou au plus égale à 50 mètres carrés, ces limites sont réduites à 125 et 150 millimètres.

Toutes ces prescriptions ne s'appliquent point :

1° Aux sécheurs et surchauffeurs de vapeur à petits éléments distincts de la chaudière ;

2° A des surfaces relativement peu étendues et placées de manière à ne jamais rougir, même lorsque le feu est poussé à son maximum d'activité, telles que les tubes ou les parties de cheminées qui traversent le réservoir de vapeur en envoyant directement à la cheminée principale les produits de la combustion, ou telles que les faisceaux de tubes isolés formant surchauffeur ;

3° Aux générateurs dits « à petits éléments » et aux générateurs dits « à production de vapeur instantanée », lorsque la circulation y est assez intense pour que les parties de la surface de chauffe voisine de la surface libre ne soient pas susceptibles d'être portées au rouge, quelle que soit l'activité de la chauffe.

#### *Indicateurs de niveau. — Robinets d'épreuve. — Salinomètres.*

Art. 83.— Chaque chaudière est munie de deux appareils indicateurs de niveau indépendant l'un de l'autre, suffisamment espacés et placés de façon à rester constamment visibles pour l'agent chargé de l'alimentation.

L'un au moins de ces indicateurs est un tube en verre ou est muni d'une lame de verre, la lame ou le tube étant disposé de manière à pouvoir être facilement nettoyé et remplacé au besoin. L'ensemble est pourvu de robinets de fermeture manœuvrables simultanément à distance et d'un emplacement à l'abri de tout danger.

Le dispositif de manœuvre à distance des robinets de fermeture n'est pas exigé si l'appareil indicateur de niveau porte des soupapes automatiques fonctionnant en cas de rupture du verre.

Les colonnes de niveau sont de dimensions et de construction appropriées et disposées de telle manière qu'il ne puisse exister ni coude ni poche où l'eau de condensation s'accumule.

Des précautions sont prises contre le danger provenant des éclats de verre en cas de bris des tubes au moyen de dispositifs qui ne fassent pas obstacle à la visibilité du niveau.

L'indicateur est convenablement éclairé en tout temps.

Sauf pour les chaudières aquatubulaires à timbre élevé, le second appareil indicateur de niveau peut être un système de trois robinets étagés, ou de deux seulement pour les petites chaudières. Sur les chaudières fonctionnant sous une pression supérieure à 8 kilogr., les robinets de jauge sont munis d'un dispositif permettant de les fermer à distance, ou de tuyaux de décharge avec obturateur, placés à portée de la main.

Sur les chaudières aquatubulaires à faible volume d'eau et à vaporisation rapide, il doit y avoir trois robinets de jauge en plus des deux tubes de niveau.

Toutes les chaudières doubles doivent avoir un tube indicateur de niveau en verre et un jeu de robinets sur chaque extrémité.

Les robinets d'épreuve, chaque fois que cela est possible, sont montés directement sur les chaudières.

Toute chaudière comporte un robinet ou une valve de salinomètre, placé en un coin convenable, mais en aucun cas sur la tubulure des tubes de niveau.

#### *Soupapes de sûreté.*

Art. 84.— Chaque chaudière est munie d'au moins deux soupapes de sûreté, à ressort, convenablement installées, calculées et chargées de manière :

1° Que chacune d'elles puisse suffire pour évacuer à elle seule toute la vapeur produite, quelle que soit l'activité du feu, sans que la pression effective dépasse de plus d'un dixième la pression indiquée par le timbre ;

2° Qu'elle se soulève avant que la pression excède d'un vingtième celle qui est indiquée par le timbre.

Des mesures doivent être prises de manière que les soupapes ne puissent pas être surchargées en service ni projetées en dehors, en cas de rupture des ressorts.

D'autre part, il doit exister une commande à distance permettant de les soulever à la main, d'un endroit accessible, où la vapeur ne peut pénétrer.

La vérification du débit et de la levée de chaque soupape doit être faite avec l'appareil de manœuvre en place. Les boîtes de soupapes doivent comporter chacune une purge, dont

Le tuyau débouche soit dans la cale, soit dans un réservoir à eau.

Les mesures nécessaires sont prises pour que l'échappement de la vapeur ou l'eau chaude ne puissent pas occasionner d'accident.

Les soupapes de sûreté sont posées directement sur la chaudière; s'il existe une tubulure de raccordement, celle-ci est aussi courte que possible. Aucune partie de cette tubulure ou du tuyautage placé en aval des soupapes n'a une section inférieure à la section totale de ces soupapes.

S'il existe un surchauffeur qui peut être isolé de la chaudière, il comporte une soupape de sûreté indépendante répondant aux mêmes conditions que les soupapes de sûreté ordinaires, et pourvue, comme elles, d'une commande à distance.

Le surchauffeur est muni d'un robinet ou d'une soupape de purge.

Toutes les chaudières verticales de plus de 1 m. 52 de diamètre moyen doivent avoir deux soupapes de sûreté satisfaisant aux conditions réglementaires et ayant chacune un diamètre minimum de 38 millimètres. Si le diamètre de la chaudière ne dépasse pas 1 m. 52, une soupape d'un diamètre minimum de 51 millimètres suffit.

Tous les récipients de plus de 100 litres de capacité recevant de la vapeur empruntée à un générateur distinct, sont pourvus d'une soupape de sûreté lorsque la pression effective doit y dépasser 300 grammes.

Les corps de vapeur des réchauffeurs d'eau d'alimentation portent une soupape de sûreté réglée eu égard à leur timbre et suffisante pour limiter, d'elle-même et en toute circonstance, la pression de vapeur de 10 p. 100 au-dessus de leur timbre.

#### *Appareils d'alimentation. — Réchauffeurs d'eau.*

Art. 85. — Toute chaudière est en communication avec deux appareils d'alimentation indépendants, convenablement installés, chacun de ces appareils devant pouvoir suffire aux besoins de la chaudière dans toutes les circonstances. L'un d'eux au moins fonctionne par des moyens indépendants de la machine motrice du navire.

Les chaudières placées à bord des navires à voiles, des pontons, dragues, porteurs, et les chaudières auxiliaires des navires à propulsion mécanique peuvent n'avoir qu'un seul appareil d'alimentation lorsque leur pression est inférieure à 7 kilogr. et leur surface de chauffe à 30 mètres carrés.

Chaque appareil d'alimentation est muni d'un clapet de non-retour placé directement sur la chaudière. Un robinet ou une soupape d'arrêt est placé entre le clapet de non-retour et la chaudière.

Lorsque plusieurs corps de chaudières sont en communication, le régulateur d'alimentation est obligatoire pour chacun d'eux.

Les corps de vapeur des réchauffeurs d'eau d'alimentation sont munis d'appareils de fermeture permettant d'intercepter leur communication avec les chaudières.

#### *Prises de vapeur.*

Art. 86. — Chaque prise de vapeur pour machines principales ou auxiliaires est munie d'une soupape ou d'un robinet d'arrêt de vapeur placé à l'origine du tuyau de conduite de vapeur sur la chaudière même.

La prise de vapeur pour machines principales doit pouvoir se commander du pont supérieur ou d'un autre com-

partiment voisin, facilement accessible, sans danger pour le personnel, en cas d'avarie.

Il en est de même pour la prise de vapeur des auxiliaires lorsque sa section atteint ou dépasse les trois quarts de celle de la prise principale sur la même chaudière.

Le nombre de prises de vapeur auxiliaires est réduit au minimum.

Lorsqu'il est fait usage de plusieurs chaudières appelées à fonctionner ensemble ou séparément les unes des autres, des autres, elles sont pourvues de soupapes convenablement installées permettant de les isoler.

#### *Robinets et soupapes.*

Art. 87. — Tous les robinets et soupapes sont convenablement assujettis sur la chaudière et disposés de telle sorte qu'on puisse voir facilement s'ils sont ouverts ou fermés.

Les boîtes des soupapes d'arrêt, des soupapes de sûreté et les tubulures peuvent être en fonte. Toutefois, si la vapeur est surchauffée et que sa température dépasse 218 degrés, on doit recourir à l'acier moulé ou à tout autre métal équivalent.

#### *Appareils d'extraction.*

Art. 88. — Chaque corps de chaudière cylindrique est muni d'un appareil (robinet ou soupape) d'extraction de fond et d'un appareil d'extraction de surface de dimensions et d'échantillonnage proportionnés au volume de la chaudière et placés directement sur celle-ci. Si l'appareil employé est un robinet, toutes dispositions utiles sont prises pour éviter que la noix du robinet puisse être chassée par l'effet de la pression.

Sur les chaudières à tube, un seul appareil d'extraction est exigé.

Des dispositions sont prises pour permettre le contrôle facile de l'ouverture et de la fermeture des robinets d'extraction. Les tuyaux d'extraction conduisant à l'extérieur sont munis de robinets à leurs aboutissements sur le bordé et sur la chaudière.

Lorsqu'un même tuyau d'extraction dessert plusieurs corps de chaudière, il est muni de robinets ou soupapes empêchant l'eau d'extraction de passer d'une chaudière dans l'autre.

L'appareil d'extraction de fond doit pouvoir se manœuvrer du parquet des chaufferies et être protégé contre tous les risques de chocs.

#### *Manomètre.*

Art. 89. — Chaque chaudière est munie d'un manomètre en bon état, placé de manière à être constamment visible pour le chauffeur et gradué pour indiquer en kilogrammes par centimètre carré la pression effective de la vapeur dans la chaudière. Ce manomètre est convenablement éclairé en tout temps.

Une marque très apparente indique, sur l'échelle du manomètre, la limite que la pression ne doit pas dépasser.

Tout manomètre est muni d'un robinet permettant de l'isoler de la chaudière.

Les chaudières à double façade sont pourvues d'un manomètre sur chacune d'elles.

Lorsque la chambre des machines n'est pas contiguë à la chaufferie et en libre communication avec elle, la pression dans chaque collecteur de vapeur est indiquée par un manomètre placé dans la chambre des machines et dont la prise de vapeur est située sur le collecteur.

Tout récipient ou appareil à vapeur, pour lequel une soupape de sûreté est exigée, est pourvu d'un manomètre.

*Tubulure pour vérifications et essai de pression hydraulique.*

Art. 90. — Toute chaudière est munie d'un ajustage terminé par une bride de 4 centimètres de diamètre et 6 millimètres d'épaisseur disposée pour recevoir un manomètre vérificateur.

Une tubulure analogue est prévue pour l'essai de pression hydraulique dans la partie haute de la chaudière.

*Ouverture sur la chaudière.*

Art. 91. — Chaque chaudière est pourvue de trous d'homme, trous de sel, et regards nécessaires pour son inspection, son nettoyage et son entretien. Aucun trou d'homme n'est muni de portes en fonte de fer.

Les chaudières dont les dimensions sont trop faibles pour qu'on puisse y pénétrer pour les visiter sont munies de trous de piquage en nombre suffisant pour permettre de les examiner entièrement par l'extérieur.

Les installations de ces ouvertures et de leurs moyens de fermeture sont faites de manière à maintenir la solidité de la chaudière dans toutes les circonstances de service.

*Escarbilleurs.*

Art. 92. — Les monte-escarbilles et les dalles à escarbilles sont disposés de façon à fonctionner sans danger pour le personnel.

Sur les navires à vapeur de plus de 800 chevaux vapeur indiqués, ces appareils sont actionnés par des moteurs fonctionnant mécaniquement.

Une dalle à escarbilles est obligatoire à bord des navires bas sur l'eau, tels que les chalutiers et quand la vidange des escarbilles se fait dans une partie du pont exposée.

*Installation des soutes à charbon.*

Art. 93. — Les soutes à charbon sont isolées des chaudières et des conduits de fumée. En règle générale, leurs cloisons sont à 30 centimètres au moins des chaudières ou des conduits de fumée, à moins que des dispositions ne soient prises pour empêcher le rayonnement de la chaleur. Les soutes sont convenablement ventilées, surtout sur les navires à plusieurs ponts. En règle générale, les tuyautages de vapeur ne traversent pas les soutes. Lorsque des tuyautages de vapeur ou d'eau et des canalisations électriques y sont placés, ces organes sont protégés par des encaissements solides.

## DEUXIÈME SECTION

### ÉPREUVE DES CHAUDIÈRES ET MACHINES

*Épreuve avant installation.*

Art. 94. — Avant leur mise à bord, les chaudières neuves subissent chez le constructeur une première épreuve réglementaire.

La chaudière est présentée pour cette épreuve avant d'être revêtue d'aucun garnissage calorifuge.

L'épreuve consiste à soumettre la chaudière à une pression hydraulique supérieure à la pression effective qui ne doit pas être dépassée dans le service.

Le temps pendant lequel est maintenue la pression d'épreuve doit être suffisant pour permettre l'examen de toutes les parties de la chaudière.

En principe, il doit varier entre 5 et 10 minutes.

La charge d'épreuve est égale au double de la pression

indiquée par le timbre pour les chaudières dont la pression de régime ne dépasse pas 7 kilogr. Pour les timbres supérieurs à ce chiffre, les chaudières sont éprouvées à une pression égale à une fois et demie la pression de régime augmentée de 3 kilogr. 500.

L'épreuve n'est pas exigée pour l'ensemble d'une chaudière dont les diverses parties, éprouvées séparément, sont réunies par des tuyaux placés sur tout leur parcours en dehors du foyer et des conduits de flamme et dont les joints peuvent être facilement démontés.

Les réchauffeurs d'eau sous pression, les sècheurs et les surchauffeurs de vapeur sont considérés comme chaudières ou parties de chaudières pour tout ce qui est dit au paragraphe précédent.

Les tuyaux de vapeur, ainsi que les collecteurs d'alimentation, sont essayés à l'atelier, au double de la pression qu'ils supportent en service.

Toute chaudière neuve provenant de l'étranger est éprouvée, avant sa mise à bord, dans le port désigné par le propriétaire du navire, à moins que celui-ci n'ait joint à sa demande un certificat émanant d'une autorité reconnue et authentique par le consul de France dans le lieu où a été construite la chaudière, certificat constatant que l'épreuve réglementaire a été effectuée chez le constructeur.

*Épreuves à bord, timbrage et réglage.*

Art. 95. — Toute chaudière neuve présentée après sa mise à bord porte une plaque d'identité indiquant :

1° Le nom du constructeur ;

2° Le lieu, l'année et le numéro d'ordre de fabrication ;

3° Un numéro d'ordre par corps de chaudière, si le navire en possède plusieurs.

Elle est disposée pour subir à froid l'épreuve réglementaire ci-après définie. L'épreuve a lieu à une pression comportant une surcharge égale à la moitié de la pression effective que doit indiquer le timbre sans jamais être inférieure à un demi-kilogramme ni supérieure à 5 kilogr.

Le temps pendant lequel est maintenue la pression d'épreuve doit être suffisant pour permettre l'examen de toutes les parties de la chaudière.

En principe, il doit varier entre 5 et 10 minutes.

L'épreuve n'est pas exigée.

1° Pour l'ensemble d'une chaudière dont les diverses parties, éprouvées séparément, sont réunies par des tuyaux placés sur tout leur parcours en dehors des foyers et des conduits de flamme, et dont les joints peuvent être facilement démontés ;

2° Pour les chaudières qui ont été mises à bord dans le port où elles ont été éprouvées conformément aux dispositions de l'article 94, sauf s'il s'agit de chaudières possédant des éléments démontables placés dans les foyers ou conduits de flamme.

Après achèvement des travaux de mise à bord, il est procédé à l'épreuve à chaud des chaudières et récipients.

Après que la chaudière ou partie de la chaudière a été éprouvée avec succès, il y est apposé un ou plusieurs timbres indiquant, en kilogrammes par centimètre carré, la pression effective que la vapeur ne doit pas dépasser.

Les timbres sont poinçonnés et reçoivent trois nombres indiquant le jour, le mois et l'année de la mise en service. Un de ces timbres est placé de manière à être toujours apparent.

Il est procédé, ensuite, au réglage des soupapes de sûreté. Au cours de ce réglage, on vérifiera, pendant un essai d'un quart d'heure, que les conditions prévues à l'article 84 sont bien réalisées.

L'alimentation de la chaudière pendant l'essai doit être telle que le niveau de l'eau reste normal.

*Épreuve des appareils à vapeur autres que les chaudières. — Épreuve des condenseurs.*

Art. 96. — Sont soumis aux épreuves ci-dessus, suivies du timbrage, les récipients de formes diverses, d'une capacité de plus de 100 litres, qui reçoivent de la vapeur empruntée à un générateur distinct, lorsque leur communication avec l'atmosphère n'est point établie par des moyens excluant toute pression effective notable. Cette disposition ne vise pas les cylindres à vapeur ni les enveloppes de turbines.

Toutefois, les récipients dont il s'agit ne sont soumis, pour l'épreuve prévue à l'article 94 comme pour l'épreuve prévue à l'article 95, qu'à une surcharge d'épreuve égale à la moitié de la pression maxima à laquelle ils peuvent fonctionner sans que cette surcharge puisse excéder 4 kilogr. par centimètre carré. Sont assimilées aux récipients les chaudières dans lesquelles la vaporisation est obtenue non par le chauffage à feu nu, mais au moyen de réactions chimiques ou autres sources de chaleur, ne produisant jamais que des températures modérées, ainsi que les réservoirs dont lesquels de l'eau à haute température est emmagasinée à l'effet de fournir un dégagement de vapeur ou de chaleur, quel qu'en soit l'usage.

Les condenseurs sont, après achèvement, soumis à une épreuve hydraulique, sous une charge de 1 kilogr. 200 par centimètre carré.

*Épreuves des cylindres et des enveloppes de turbines.*

Art. 97. — Les cylindres des machines alternatives et les enveloppes des turbines à vapeur doivent subir une épreuve sous pression hydraulique.

Pour les cylindres, la pression d'épreuve est donnée en kilogrammes par centimètre carré par les formules suivantes, dans lesquelles P est la pression de régime indiquée par le timbre de la chaudière :

*Machines compound.*

Cylindre HP, pression d'épreuve =  $P + 6$  kilogrammes.

Cylindre BP, pression d'épreuve = 3 kilogrammes.

*Machines à triple expansion.*

Cylindre HP, pression d'épreuve =  $P + 6$  kilogrammes.

Cylindre MP, pression d'épreuve = 0,8 P.

Cylindre BP, pression d'épreuve = 3 kilogrammes.

*Machines à quadruple expansion.*

Cylindre HP, pression d'épreuve =  $P + 6$  kilogrammes.

Cylindre MP1, pression d'épreuve = P.

Cylindre MP2, pression d'épreuve = 0,5 P.

Cylindre BP, pression d'épreuve = 3 kilogrammes.

Ces épreuves sont effectuées après usinage des cylindres.

Lorsque l'appareil moteur ne comprend que des turbines à vapeur, la pression d'épreuve des enveloppes est donnée par les formules suivantes, où P représente le timbre de la chaudière et WP la pression maxima de la vapeur dans la turbine considérée :

Turbine à réaction (double ou triple expansion).

Turbine HP, pression d'épreuve =  $1,5 WP + 0$  kil. 350.

Turbine MP, pression d'épreuve =  $1,5 WP + 0$  kil. 350.

Turbine BP, pression d'épreuve =  $1,5 WP + 0$  kil. 350.

La pression d'essai ne doit jamais être inférieure à 2 kil. 100.

Turbines mixtes (double ou triple expansion).

Turbine HP (boîtes d'ajutage de marches avant et arrière), pression d'épreuve = 1,75 P.

Turbine HP (parties à réaction), pression d'épreuve =  $1,5 WP + 0$  kilogr. 350.

Turbine MP (parties à réaction), pression d'épreuve =  $1,5 WP + 0$  kilogr. 350.

Turbine BP (parties à réaction), pression d'épreuve =  $1,5 + 0$  kilogr. 350.

La pression d'essai ne doit jamais être inférieure à 2 kilogr. 100.

*Turbine à action.*

Boîtes des ajutages, pression d'épreuve =  $1,75 \times P$ .

Turbine HP pression d'épreuve =  $1,5 \times WP + 0$  kilogr. 350 (minimum 2 kilogr. 100).

Turbine BP, pression d'épreuve =  $1,5 \times WP + 0$  kilogr. 350 (minimum 2 kilogr. 100).

Lorsque l'appareil moteur comprend des machines alternatives à triple expansion et des turbines B. P., les cylindres H. P. et M. P. des machines alternatives sont éprouvées comme il est dit au paragraphe 4 ci-dessus et les cylindres B. P. à 4 kilogr., les enveloppes des turbines sont éprouvées sous une charge égale à 2 kilogr. 100.

Ces essais sont faits après usinage des enveloppes mais avant la mise en place des garnitures intérieures.

*Essais avant mise en service.*

Art. 98. — Avant la mise en service de tout navire à vapeur, le bon fonctionnement des appareils est vérifié par un essai de marche au point fixe ou en route libre.

On s'assure également du bon fonctionnement de tous les appareils auxiliaires, pompes, servo-moteur, guindeau et appareils de levage.

*Visite annuelle.*

Art. 99. — La visite annuelle des appareils à vapeur comporte un examen extérieur et intérieur des machines et des chaudières principales et auxiliaires. Toutefois, au cours de la visite annuelle des turbines, leur ouverture ne sera pas exigée.

*Visite de quatrième année.*

Art. 100. — Les machines motrices et auxiliaires des navires sont soumises, tous les quatre ans, à des constatations plus complètes.

Les chaudières principales et auxiliaires sont soumises également, au moment des visites périodiques, à des constatations plus complètes tous les quatre ans, jusqu'à leur douzième année, et tous les deux ans à partir de leur douzième année.

*Conditions des visites des chaudières.*

Art. 101. — Pour les chaudières principales et auxiliaires, la visite prévue à l'article 100 est précédée, s'il est jugé nécessaire, d'une épreuve sous pression hydraulique.

Avant cette épreuve, les foyers et boîtes à feu sont piqués et nettoyés afin de pouvoir relever leurs dimensions dans

les parties susceptibles de se déformer lorsque la chaudière est en pression.

L'épreuve a lieu à une pression comportant une surcharge égale à la moitié de la pression effective indiquée par le timbre sans qu'elle soit inférieure à un demi-kilogramme, ni supérieure à 5 kilogrammes.

Le temps pendant lequel est maintenue la pression d'essai doit être suffisant pour permettre l'examen de toutes les parties de la chaudière.

En principe, il doit varier entre cinq et dix minutes.

Après l'épreuve hydraulique, la chaudière est ouverte et vidée, de manière qu'elle puisse être examinée dans toutes ses parties.

#### *Conditions des visites des machines.*

Art. 102. — Pour la visite des machines principales, prévue à l'article précédent, les coussinets de palier sont démontés, les cylindres ouverts et les garnitures de piston démontées; les tiroirs, ainsi que toutes les pompes de la machine sont démontés. Le tuyautage, les boîtes d'aspiration, crépines et boîtes égyptiennes sont dégagés et nettoyés. Toutes les parties de la machine et de la ligne d'arbre subissent ensuite une visite complète.

Les machines auxiliaires sont soumises à une visite analogue comportant les démontages qui sont jugés utiles.

Le garnissage calorifuge du tuyautage de vapeur est enlevé partiellement pour vérifier si celui-ci n'a pas commencé à se piquer ou se corroder. S'il est jugé nécessaire, un certain nombre de tronçons sont démontés et soumis à l'épreuve hydraulique.

Les propulseurs et arbres porte-hélice sont démontés et examinés complètement au moins une fois tous les deux ans ou tous les trois ans s'ils sont protégés par une chemise complète ou s'il est prévu un dispositif permettant une lubrification efficace.

#### *Prescription à la suite des visites.*

Art. 103. — Si des détériorations ou des défauts sont relevés au cours des visites, les réparations nécessaires sont ordonnées et il est exigé, s'il y a lieu, après leur achèvement, le renouvellement de l'épreuve hydraulique.

Si l'état de la chaudière exige que son timbre soit abaissé, cette opération est effectuée ainsi que le nouveau réglage des soupapes.

#### *Age des chaudières neuves.*

Art. 104. — Une chaudière neuve mise à bord d'un navire en service est considérée, au point de vue des visites et épreuves ultérieures, comme ayant été mise en service à la date de son embarquement.

#### *Age des chaudières usagées.*

Art. 105. — Une chaudière usagée placée à bord d'un navire doit être visitée et éprouvée conformément aux prescriptions de l'article 106 ci-après. Cette visite et cette épreuve servent de point de départ pour les visites et épreuves ultérieures. Il est tenu compte, par ailleurs, de l'âge réel de la chaudière pour l'application du deuxième alinéa de l'article 100 et sous réserve des dispositions du dernier alinéa du présent article.

Toutefois, une telle chaudière n'est soumise à la visite périodique suivante que si, au moment de cette visite, elle est à bord depuis plus de six mois.

#### *Visites exceptionnelles.*

Art. 106. — En dehors des époques indiquées à l'article 100, une visite comportant des constatations plus complètes est exigée pour toute chaudière ou pour tout récipient de vapeur par l'article 96 :

1<sup>o</sup> Lorsque cet appareil, ayant déjà servi, est embarqué et mis en service à bord d'un navire ;

2<sup>o</sup> Lorsque cet appareil a subi une réparation notable ;

3<sup>o</sup> Lorsque cet appareil est remis en service plus d'un an après l'expiration du permis de navigation.

Cette visite peut être exigée également lorsqu'en raison des conditions dans lesquelles la chaudière ou le récipient fonctionne, il y a lieu d'en suspecter la solidité.

La chaudière ou le récipient, ainsi que le tuyautage de vapeur correspondant, sont ensuite essayés à chaud. Pour cet essai, le tuyautage de vapeur est, s'il le faut, dégarni soit entièrement, soit seulement dans le voisinage des brides.

Le propriétaire du navire peut demander que le timbre de ses chaudières soit abaissé. Dans ce cas, l'épreuve hydraulique décrite à l'article 94 est effectuée sur la base du nouveau timbre et celui-ci est poinçonné, comme il a été dit plus haut, au lieu et place de l'ancien timbre.

#### *Journal de la machine*

Art. 107. — Un journal de la machine, coté et paraphé par l'administrateur de l'inscription maritime ou le fonctionnaire en tenant lieu et visé chaque jour par le capitaine, est tenu par les soins du chef mécanicien, qui y consigne tous les faits concernant le fonctionnement et l'entretien des appareils à vapeur.

### DEUXIÈME PARTIE

#### APPAREILS AUTRES QUE LES APPAREILS A VAPEUR

##### PREMIÈRE SECTION

#### DISPOSITIONS APPLICABLES SUR TOUS LES NAVIRES A MOTEUR

##### *Dispositions générales.*

Art. 108. — Les dispositions prévues aux paragraphes 1 à 5 et 7 à 13 de l'article 75 et aux articles 76 à 78 et 80 sont applicables aux chambres des moteurs et aux moteurs à l'exception des dispositions concernant exclusivement des appareils à vapeur.

Sauf la dérogation prévue à l'article 112 ci-après, aucune installation à feu nu (poêle, fourneau de cuisine, forge ou chaudière) ne doit exister dans la chambre des moteurs.

Les échelles de la chambre des moteurs doivent être métalliques.

##### *Installation des moteurs.*

Art. 109. — Les moteurs principaux et auxiliaires sont solidement construits et assujettis sur place, de façon qu'aucun déplacement ne puisse se produire par suite des mouvements du navire. Il en est de même pour les appareils auxiliaires.

Des cuvettes métalliques sont prévues pour recueillir les fuites de combustibles et d'huile de graissage au-dessous des moteurs. Elles peuvent être constituées par la partie inférieure du carter et sur les navires à coque métallique, par la coque elle-même convenablement disposée à cet effet.

##### *Marche arrière.*

Art. 110. — Tous les moteurs principaux doivent avoir un dispositif de renversement de marche conservant en marche

arrière une puissance suffisante pour assurer au navire des aptitudes de manœuvre convenables en toutes circonstances.

*Régulateur de vitesse.*

Art. 111. — Les moteurs de plus de 60 chevaux effectifs sont munis d'un régulateur automatique ou limiteur de vitesse.

DEUXIÈME SECTION

DISPOSITIONS APPLICABLES AUX MOTEURS A COMBUSTION INTERNE

*Chaudières auxiliaires.*

Art. 112. — Par dérogation à l'article 108, les compartiments des moteurs à combustion interne peuvent contenir une ou plusieurs chaudières auxiliaires. Mais des précautions sont prises pour protéger contre tous risques d'incendie les réservoirs et les tuyaux de combustion liquide, ainsi que les réservoirs d'air.

*Vireur.*

Art. 113. — Les moteurs doivent être munis d'un vireur. Cet appareil peut être à bras jusqu'à la puissance de 1.300 chevaux effectifs. Pour des puissances supérieures, il doit être actionné mécaniquement.

*Compresseurs.*

Art. 114. — Lorsque le moteur principal est à injection pneumatique et qu'il est unique, il est prévu indépendamment du compresseur d'air principal un compresseur auxiliaire ou de secours, d'une capacité suffisante pour assurer, en cas d'avarie, le service du moteur à l'allure de moindre consommation d'air.

Lorsqu'il y a plusieurs moteurs du type ci-dessus actionnant deux ou plusieurs hélices, la capacité du compresseur auxiliaire peut être réduite à condition que chacun des compresseurs principaux soit suffisant pour que l'on puisse alimenter la totalité des moteurs principaux à l'allure de moindre consommation d'air avec tous les compresseurs principaux moins un.

Lorsque les moteurs principaux sont à injection mécanique, il doit y avoir un compresseur auxiliaire suffisant pour assurer le remplissage des bouteilles de lancement.

En tout cas, sur tous les navires, un petit compresseur auxiliaire indépendant, n'exigeant pas d'air comprimé pour sa mise en marche, est disposé pour la charge initiale des réservoirs d'air. Ce petit compresseur n'est pas exigé si les compresseurs principaux ou auxiliaires marchent à la vapeur.

*Réservoir d'air comprimé.*

Art. 115. — La capacité totale des réservoirs en bouteilles servant à la mise en marche et au changement de marche des moteurs principaux doit être suffisante pour permettre de renverser seize fois consécutivement le sens du mouvement sans faire intervenir les compresseurs. Ce chiffre de seize s'applique aux navires munis d'un seul moteur; il peut être réduit à douze par moteur, pour les navires ayant plus d'un moteur.

Les réservoirs cylindriques destinés à renfermer l'air sous haute pression, pour la mise en route ou pour l'injection du combustible, sont d'un échantillonnage approprié et de construction approuvée.

Les réservoirs dont le diamètre intérieur dépasse 150 millimètres sont établis de telle sorte que leurs surfaces intérieures puissent être facilement examinées.

On doit également pouvoir nettoyer lesdites surfaces soit par jet de vapeur, soit autrement.

On doit prendre les précautions nécessaires pour que les bouteilles ou réservoirs à air ne puissent se maintenir en surcharge, en prévoyant un dispositif de sûreté, soit sur le compresseur, soit sur chaque bouteille ou réservoir pouvant se trouver dans ce cas. Des manomètres doivent permettre de contrôler la pression dans les réservoirs ou bouteilles.

Tout réservoir est muni d'un dispositif de vidange aboutissant à sa partie la plus basse, permettant d'expulser entièrement l'huile ou l'eau condensée.

Les réservoirs d'air comprimé doivent être éloignés de toute source de chaleur (tuyaux d'évacuation, tuyaux de vapeur, etc.).

*Disposition spéciale aux moteurs à injection mécanique.*

Art. 116. — Lorsque les moteurs sont à injection pneumatique, une bouteille au moins est munie des ajutages nécessaires pour le service de l'injection de combustible en cas de mise hors de service de l'un ou l'autre des réservoirs qui assurent l'alimentation des moteurs.

*Pompes à combustible.*

Art. 117. — Les pompes à combustible sont d'un fort échantillonnage et disposées de façon à être facilement réglées, le moteur en marche. Un robinet est placé sur le tuyautage d'arrivée du combustible et une soupape de non-retour sur sur le tuyautage de sortie.

Il est prévu une pompe pour remplir de combustible, avant la mise en marche, les caisses de gravitation et les tuyautages.

*Pompes de circulation.*

Art. 118. — Dans les navires à une seule hélice, il est prévu une pompe de secours qui peut être une pompe de service, ayant un débit suffisant pour assurer le refroidissement des cylindres, en cas d'avarie à la pompe principale.

Lorsque, dans les navires propulsés par deux moteurs, chaque moteur a sa propre pompe de circulation, le débit de chacun de ces appareils doit être suffisant pour assurer, en cas d'avaries à l'autre pompe, le refroidissement des deux moteurs fonctionnant à l'allure réduite. A cet effet, un branchement relie les tuyautages de circulation des deux moteurs. Si la circulation est assurée par une pompe indépendante, il doit être également prévu une pompe de secours qui peut être une pompe de service d'un débit suffisant.

Au point le plus haut du tuyautage amenant l'eau de circulation aux enveloppes des cylindres un robinet est disposé pour permettre de se débarrasser de l'air ou des vapeurs qui pourraient s'y accumuler.

Le refroidissement des compresseurs et des pistons moteurs doit être convenablement assuré. Si la réfrigération de ces derniers est obtenue par circulation d'un fluide (eau ou huile), des dispositions sont prises pour permettre de contrôler efficacement cette circulation.

L'aspiration à la mer de la pompe de circulation est protégée par une crépine pouvant être nettoyée pendant le fonctionnement des moteurs.

*Tuyautage de combustible liquide.*

Art. 119. — Tous les tuyaux pour le combustible liquide et l'air à haute pression sont en acier ou en cuivre étiré et recuit. Les joints du tuyautage se font métal sur métal (assem-

blages sur faces coniques) ou à l'aide de tout autre dispositif convenable.

Pour éviter les engorgements du tuyautage d'alimentation et l'entraînement de l'eau qui pourrait se trouver accidentellement mêlée au combustible dans les réservoirs ou les caisses de gravitation, la prise se fait sur la paroi verticale, un peu au-dessus du fond, ou bien dans les réservoirs à pression, au moyen d'un tube plongeur.

Dans tous les cas, le tuyautage de combustible porte un robinet à la sortie du réservoir et un clapet au moins en aval des pompes.

Sur ce tuyautage sont placés deux filtres disposés de telle sorte que l'on puisse visiter et nettoyer l'un pendant que l'autre est en fonction.

#### *Graissage.*

Art. 120. — Tous les organes en mouvement sont largement lubrifiés.

Sur les moteurs de puissance élevée, on emploie le graissage forcé pour les cylindres, et, s'il y a lieu, pour les coussinets d'arbres manivelles; il est prévu sur le tuyautage d'huile de graissage à la sortie de la pompe un double jeu de filtres et un réfrigérant, dont le fonctionnement est assuré par deux moyens indépendants, ainsi qu'une pompe de secours et ses accessoires.

Des dispositions sont prises pour permettre de contrôler l'arrivée ou la sortie de l'huile de graissage et pour vérifier sa circulation régulière et ininterrompue.

#### *Evacuation des gaz.*

Art. 121. — Les collecteurs et le tuyautage d'évacuation sont de grand diamètre et de fort échantillon.

Les tuyaux d'évacuation et les silencieux sont efficacement refroidis ou tout au moins munis d'un garnissage isolant, dans les parties du navire où une élévation de température pourrait être dangereuse et sur les points où ils pourraient recevoir des projections d'huile ou de combustible. Des précautions spéciales sont prises au passage à travers les ponts en bois.

En règle générale, les tuyaux d'évacuation, provenant des silencieux, doivent déboucher dans une cheminée.

Des dispositions sont prises pour éviter le retour des gaz de combustion vers le collecteur d'air et les réservoirs d'air sous pression.

#### *Dispositions particulières pour les moteurs semi-Diesel.*

Art. 122. — Dans les moteurs à carter, les carters sont disposés de telle sorte que l'on puisse vidanger l'huile qu'ils renferment.

S'il est fait appel à l'électricité pour l'allumage du moteur, soit au démarrage, soit en marche normale, tous les fils électriques sont isolés et protégés.

Pour les moteurs à boue chaude, les lampes servant au réchauffage sont convenablement fixées et la flamme entièrement masquée.

### TROISIÈME SECTION

#### DISPOSITIONS APPLICABLES AUX MOTEURS A EXPLOSION

#### *Carburateur.*

Art. 123. — Le carburateur est placé au-dessus d'un récipient métallique destiné à recueillir les pertes accidentelles ;

ce récipient peut être constitué par la cuvette du moteur lui-même.

L'alimentation en combustible doit pouvoir être interrompue en cas de stoppage du moteur.

#### *Allumage.*

Art. 124. — L'allumage des moteurs à essence est électrique. Des précautions sont prises pour que les étincelles ne puissent enflammer les gaz qui viendraient à se former en cas de fuite au carburateur ou au tuyautage.

Les canalisations électriques sont soigneusement isolées; elles sont placées sous tube partout où c'est utile.

La magnéto est placée, si possible, du côté opposé au carburateur.

### QUATRIÈME SECTION

#### ÉPREUVES A LA CONSTRUCTION ET VISITES DES MOTEURS A COMBUSTION INTERNE OU A EXPLOSION

#### *Plaque d'identité.*

Art. 125. — Tout moteur neuf doit, dès sa mise à bord, porter une plaque d'identité indiquant :

- 1° Le nom du constructeur ;
- 2° Le lieu, l'année et le numéro d'ordre de la construction ;
- 3° Un numéro d'ordre par moteur si le navire en possède plusieurs.

#### *Epreuves hydrauliques.*

Art. 126. — Les diverses parties du moteur principal et les accessoires énumérés ci-après subissent, soit chez le constructeur, soit après mise à bord, une épreuve sous pression hydraulique.

Cette épreuve est exécutée conformément aux règles suivantes :

Les chemises de cylindres, les corps de cylindres non munis de chemises et culasses des cylindres sont essayés hydrauliquement à une fois et demie la pression de compression ; cet essai ne s'applique qu'au premier tiers de la course.

Toutefois, pour les moteurs semi-diesel, les culasses de cylindres et les corps de cylindres, non munis d'une chemise en fonte supérieure d'épaisseur convenable, sont essayés hydrauliquement au double de la pression de compression.

Lorsque les échantillons sont largement calculés et les chemises des cylindres travaillées intérieurement et extérieurement de sorte qu'on puisse se rendre compte qu'il n'y a aucun défaut s'opposant à leur emploi, on peut dispenser de l'épreuve hydraulique.

Les enveloppes des cylindres et les conduits de circulation d'eau de refroidissement des couvercles de cylindres et des pistons sont essayés à 2 kilogr. 100 par centimètre carré, l'étanchéité doit être parfaite sous cette pression.

Les enveloppes des cylindres des compresseurs sont essayées à 2 kilogr. 100 par centimètre carré.

Lorsque les compresseurs d'air sont à deux phases, les refroidisseurs à haute pression sont essayés à une fois et demie leur pression de régime et ceux de basse pression au double de leur pression de régime.

Lorsque les compresseurs d'air sont à trois phases, les refroidisseurs à haute pression sont éprouvés à une fois et demie leur pression de régime, les refroidisseurs intermédiaires à une fois et demie leur pression de régime augmentée de 3 kilogr. 500 et les refroidisseurs à basse pression sous une charge égale à leur pression de régime augmentée de 6 kilogr.

On s'assure que les joints des tubes, plaque à tubes ou serpentins, etc. sont étanches.

La pompe de balayage, le tuyautage d'évacuation, les collecteurs et les silencieux sont essayés à une pression de 2 kilogr. 100 par centimètre carré.

Les pompes d'injection du combustible sont essayées à une fois et demie la pression du timbre des réservoirs d'air d'injection ou, si le moteur est à injection mécanique au double de la pression de régime, quand cette pression est inférieure ou au plus égale à 75 kilogrammes et à cette pression augmentée de 75 kilogrammes lorsqu'elle est supérieure à 75 kilogr.

Tous les réservoirs d'air rivés sont essayés à une fois et demie leur pression de régime augmentée de 3 kilogr. 500 sans toutefois que la surcharge puisse être supérieure à 10 kilogr. Les réservoirs soudés ou étirés sans soudure sont essayés à deux fois leur pression de régime.

Les soupapes de sûreté des cylindres et celles des réservoirs d'air comprimé et des réservoirs à combustible fonctionnant sous pression sont réglées à la suite de ces essais.

Les soupapes de sûreté des cylindres sont réglées à une pression égale à la pression de compression augmentée de 40 p. 100.

#### *Essai de tuyautage d'alimentation.*

Art. 127. — Tous les tuyaux à haute pression pour les combustibles liquides et l'air doivent être essayés, lors de la construction, sous une pression au moins égale au double de la pression de service.

Le tuyautage à air comprimé est essayé au double de la pression de régime P, lorsque P est inférieur ou au plus égal à 75 kilogr. et à la pression  $P + 75$  lorsque P est supérieur à 75 kilogr.

#### *Poinçonnage.*

Art. 128. — Après les épreuves, on procède au poinçonnage des timbres apposés par le constructeur sur les réservoirs d'air comprimé. Ces timbres indiquent en kilogrammes, par centimètre carré, la pression effective qui ne peut être dépassée; ils reçoivent trois nombres indiquant le jour, le mois et l'année de la mise en service, un de ces timbres est placé de manière à être toujours apparent.

#### *Essais avant la mise en service.*

Art. 129. — Avant la mise en service de tout navire à moteur, le bon fonctionnement des moteurs principaux est vérifié par un essai de marche au point fixe ou en route libre.

Sur les navires utilisant l'air comprimé pour les renversements de marche, la capacité des réservoirs de lancement doit être suffisante pour exécuter le nombre de manœuvres prévu à l'article 115.

#### *Épreuves des moteurs auxiliaires et de tous moteurs embarqués sur des navires en service.*

Art. 130. — Les dispositions précédentes, relatives aux épreuves et essais des moteurs principaux s'appliquent aux moteurs auxiliaires. Elles s'appliquent également aux moteurs principaux et auxiliaires et à leurs accessoires qui sont embarqués après la mise en service des navires.

#### *Visite annuelle.*

Art. 131. — La visite annuelle des moteurs comporte un examen d'ensemble portant sur les moteurs principaux

et auxiliaires, sur les compresseurs d'air, les pompes, le tuyautage, les réservoirs et autres dépendances.

#### *Visite de quatrième année.*

Art. 132. — Les moteurs principaux et auxiliaires sont soumis, tous les quatre ans, au moment des grandes visites de la coque, à des vérifications plus complètes.

À cette époque, les culasses des moteurs principaux sont enlevées et les pistons sortis, les paliers des arbres manivelles sont ouverts; sont examinés, notamment, tous les accessoires sur les culasses, ainsi que les compresseurs d'air et leurs clapets, les pompes, le tuyautage d'alimentation et les filtres.

Les réservoirs d'air comprimé subissent tous les quatre ans une épreuve hydraulique exécutée dans les mêmes conditions que ci-dessus. Toutefois, lorsque le réservoir est pourvu de portes de visite permettant un examen intérieur complet, cette épreuve n'aura lieu que tous les huit ans.

À la suite des visites de quatrième année, le bon fonctionnement des moteurs au point fixe est constaté.

#### *Visite exceptionnelle.*

Art. 133. — Un renouvellement de l'épreuve initiale peut également être exigé pour les tuyautages et autres dépendances du moteur, lorsque le fonctionnement de ces appareils permet d'en suspecter la solidité.

#### *Age, visite, journal de la machine.*

Art. 134. — Les dispositions des articles 104 à 107 inclus, relatives aux chaudières à vapeur, s'appliquent, dans les mêmes conditions, aux moteurs à combustion interne et à explosion.

#### *Moteurs des navires à voiles.*

Art. 135. — Les dispositions de la deuxième partie du présent chapitre s'appliquent aux différents moteurs des navires à voiles.

Les moteurs auxiliaires de ces navires servant à la propulsion doivent être munis d'un système de débrayage.

### TROISIÈME PARTIE

#### DISPOSITIONS SPÉCIALES AUX NAVIRES UTILISANT DU COMBUSTIBLE LIQUIDE

##### *Classement des combustibles.*

Art. 136. — Les prescriptions qui suivent s'appliquent, au logement du combustible liquide, qu'il s'agisse de navires à vapeur ou de navires à moteur.

Il y a lieu de distinguer trois cas :

- 1° Le point d'éclair du combustible est égal ou supérieur à 65° centigrades;
- 2° Le point d'éclair du combustible est inférieur à 65° centigrades, mais égal ou supérieur à 35° centigrades;
- 3° Le point d'éclair du combustible est inférieur à 35° centigrades.

Ces points d'éclair sont déterminés au moyen de l'appareil Luchaire.

##### *Combustible liquide ayant un point d'éclair égal ou supérieur à 65°.*

Art. 137. — Le combustible liquide ayant un point d'éclair égal ou supérieur à 65° peut être logé dans des soutes spéciales faisant partie de la coque, dans des coquerons, des

deep-tanks ou dans des compartiments du double fond.

Il peut également y avoir des réservoirs indépendants tels que des caisses de décantation et réservoirs journaliers.

Les chaudières sont convenablement écartées des soutes et compartiments de double fond employés à l'emmagasinage du combustible liquide.

Les soutes transversales sont pourvues d'une cloison longitudinale au moins, et si leurs dimensions et leurs formes l'exigent, de toles diaphragmes longitudinales ou transversales.

La construction des soutes, coquerons, deep-tanks, compartiments du double fond et réservoirs de toute nature destinés à recevoir du combustible liquide, est étudiée et réalisée en vue de cet emploi, en tenant compte des mouvements possibles du liquide à la mer.

Les soutes à combustible liquide, les deep-tanks, coquerons, compartiments du double fond sont munis de tuyaux de sonde et d'air aboutissant au-dessus de la flottaison en charge ou de la ligne de surimmersion pour les navires à passagers ainsi que d'un tuyautage de vapeur ou de tout autre dispositif permettant de les débarrasser, après vidange, des gaz combustibles.

Les réservoirs de toute nature sont également munis de tuyaux d'air, dont la section est au moins égale à celle des tuyaux de remplissage, à moins de dispositifs appropriés pour l'écoulement du trop plein.

Les tuyaux d'air se terminent par un dispositif de sûreté pourvu d'un capuchon amovible et d'une toile métallique à mailles serrées. Ils ne doivent pas déboucher dans le logement de l'équipage ou des passagers.

S'il n'y a pas de caisses d'expansion spéciales, le tuyautage d'air doit être disposé de manière à permettre la dilatation du combustible.

Les réservoirs sous pression doivent être munis de soupapes de sûreté réglées à 5 p. 100 au-dessus de la pression de régime et évacuant l'air libre par des tuyaux terminés en col de cygne et garnis d'un diaphragme en toile métallique à mailles serrées.

Lorsque les compartiments contenant du combustible liquide sont contigus à des locaux réservés aux passagers ou à l'équipage, ils doivent être séparés par des coffer-dams.

Si les passagers ou l'équipage sont logés sur le pont formant plafond d'un compartiment à combustible liquide, celui-ci doit être recouvert d'un enduit incombustible ayant une épaisseur au moins égale à 38 millimètres. Le plafond ne peut être percé dans cette région de trous d'homme ou autres ouvertures.

Si les parois verticales des compartiments employés à l'emmagasinage du combustible liquide ne sont pas isolées des cales ou compartiments contigus par des coffer-dams, une cunette est établie parallèlement à la cloison et sur toute son étendue, de façon à permettre un écoulement facile des égouts et des suintements de la cloison dans des puisards spéciaux. Des dispositions sont prises pour l'épuisement complet de cette cunette.

Lorsque les compartiments des doubles-fonds employés à l'emmagasinage du combustible liquide sont contigus à d'autres compartiments destinés à d'autres usages, ils en sont isolés par des coffer-dams formés par deux varangues étanches. Ces coffer-dams doivent être pourvus de tuyaux d'air et de tuyaux de sonde.

Les soutes, deep-tanks, coquerons et réservoirs spéciale-

ment construits pour contenir du combustible liquide doivent être éprouvés hydrauliquement sous une charge, mesurée par une colonne d'eau s'élevant à 30 centimètres au-dessus de l'orifice du tuyau de remplissage ou de trop plein qui limite, en service, la pression dans le compartiment. La charge d'épreuve ne peut cependant être, en aucun cas, inférieure à 2 mètres 40.

Pour les compartiments du double-fond, l'épreuve se fait sous la charge d'une colonne d'eau s'élevant jusqu'à l'orifice du tuyau de remplissage ou de trop plein, ou jusqu'à la flottaison en charge, ou jusqu'à la ligne de surimmersion pour les navires à passagers, si l'orifice du tuyau est au-dessous de celles-ci.

Les réservoirs sont essayés comme les soutes, mais avec une surcharge minimum de 1 m. 20 d'eau; ceux qui travaillent sous pression sont essayés à une fois et demie la pression de régime, mais au minimum à 500 grammes par centimètre carré.

*Combustible liquide ayant un point d'éclair inférieur à 65 degrés centigrades mais égal ou supérieur à 35 degrés centigrades.*

Art. 138. — Les soutes à combustible liquide ayant un point d'éclair inférieur à 65 degrés, mais égal ou supérieur à 35 degrés, sont isolés des compartiments contigus par des coffer-dams, établis conformément aux prescriptions de l'article 137.

Cette disposition s'applique également aux deep-tanks et coquerons.

Le double-fond peut être utilisé pour le logement du combustible liquide au-dessous des cales à marchandises mais non au-dessous du compartiment des machines et chaudières.

Les réservoirs de décantation et de service et les réservoirs indépendants, quels qu'ils soient, ne doivent pas être placés dans la chambre des machines et chaudières, mais dans un compartiment spécial, largement ventilé.

Sous réserve des modifications qui précèdent, toutes les prescriptions de l'article 137 restent applicables.

Pour les épreuves on applique les prescriptions prévues à l'article 137 — mais la hauteur de la colonne d'eau au-dessus du sommet ne peut être inférieure à 3 m. 60 pour les soutes, deep-tanks, coquerons, ainsi que pour le double-fond, et à 1 m. 80 pour les réservoirs. Les réservoirs travaillant sous pression sont essayés au double de la pression de régime et, au minimum, à 1 kilogramme, par centimètre carré.

*Combustible liquide ayant un point d'éclair inférieur à 35 degrés centigrades.*

Art. 139. — Lorsque le combustible employé pour l'alimentation des moteurs doit avoir un point d'éclair inférieur à 35 degrés centigrades, on doit placer l'approvisionnement de combustible dans les réservoirs indépendant de la coque. Ceux-ci sont placés sur le pont ou dans un compartiment spécial, largement ventilé, qui doit sur les navires à coque métallique, être séparé de la chambre des moteurs par une cloison métallique étanche. Cette cloison peut être en bois, sur les navires en bois.

*Moyens de pompage et tuyautage destinés au combustible liquide.*

Art. 140. — Les installations de pompage des compartiments servant exclusivement au logement du combustible

liquide doivent être complètement indépendantes de celles des autres compartiments du navire.

Dans les compartiments destinés à contenir tantôt du combustible liquide, tantôt de l'eau de lestage, il n'est pas exigé un double tuyautage, mais les boîtes de distribution, ainsi que les robinets ou vannes reliant les tuyaux d'aspiration de ces compartiments à la pompe de ballast, et ceux les reliant à la pompe de manutention du combustible liquide, sont disposés pour permettre le fonctionnement simultané des deux pompes.

Cette condition peut cependant ne pas être imposée si les réservoirs de décantation et de service sont de grande capacité et pourvu que des dispositions soient prises pour permettre d'isoler, sans erreur possible, de la boîte d'aspiration celle des deux pompes à combustible liquide ou à eau qui ne sera pas utilisée.

Les tuyaux de remplissage ou d'aspiration des deep-tanks destinés à contenir tantôt de l'eau ou du combustible liquide, tantôt des marchandises, doivent pouvoir, dans ce dernier cas, être fermés par des joints pleins. Les tuyaux de combustible liquide ou d'eau qui traversent des deep-tanks sont soigneusement protégés lorsque ces compartiments sont destinés à contenir occasionnellement des marchandises.

Les tuyaux d'aspiration et de refoulement du combustible doivent être en acier ou en fer. Les tuyaux en plomb sont interdits. Les brides d'assemblage des tuyaux sont usinées et les garnitures faites d'une substance imperméable au pétrole chaud. Les précautions nécessaires sont prises pour éviter que le tuyautage de remplissage des tanks puisse être soumis pendant cette opération, à des surpressions qui causent des fuites aux joints.

Tous les tuyaux d'aspiration aux soutes à combustible liquide sont munis, à leur entrée dans la chambre des machines et chaudières, de robinets ou de vannes.

Les vannes ou robinets sont munis d'un dispositif dont la commande est située soit sur le pont supérieur, soit dans un compartiment autre que celui des chaufferies et permettant de les fermer en cas d'incendie.

#### *Installation de chauffe.*

Art. 141. — L'installation de chauffe au combustible liquide doit comporter au moins deux jeux de pompes, filtres et réchauffeurs.

Dans les chambres des machines et chaudières, les tuyaux de combustible liquide doivent être visibles et facilement accessibles sur toute la longueur.

Les vannes sont construites de manière à écarter toute possibilité d'un desserage du couvercle pendant les manœuvres d'ouverture ou de fermeture.

Le tuyautage, les réchauffeurs, etc., sont, après montage, essayés sous une pression double de la pression de régime.

Des cuvettes sont placées au-dessous des pompes, des réchauffeurs et des filtres, ainsi que des portes de foyers pour recueillir le combustible liquide qui pourrait s'échapper dans les démontages ou lorsque les brûleurs sont en fonctionnement.

Les vannes contrôlant l'arrivée de la vapeur ou du combustible liquide, suivant que les pompes sont à vapeur ou mues par moteurs à explosion ou à combustion interne, sont munies d'un dispositif de commande supplémentaire, toujours accessible en cas d'incendie dans le compartiment où sont situées les pompes.

#### *Dispositif de sûreté.*

Art. 142. — Les pompes sont munies de soupapes de sûreté, et le tuyautage arrangé de façon à permettre le retour du combustible liquide au tuyautage d'aspiration, en cas d'obstruction. Une vanne ou un robinet est placé sur le tuyau d'aspiration, près des pompes, de manière à les isoler lorsqu'elles sont démontées.

#### *Cheminée.*

Art. 143. — Sur les navires disposés pour l'emploi exclusif du combustible liquide, la cheminée ne doit pas être munie de papillon; sur les autres navires, des dispositions sont prises pour que l'on puisse s'assurer que le papillon est placé dans la position ouverte et pour le maintenir invariablement dans cette position aussi longtemps que l'on emploie le combustible liquide.

#### *Installation des compartiments des machines et chaufferies.*

Art. 144. — Les compartiments des machines et chaudières, les coffer-dams, les entreponts renfermant des réservoirs ou caisses de décantation et tous les locaux contigus aux soutes à combustible liquide sont largement ventilés.

Les soutes et autres compartiments à combustible liquide sont protégés contre le rayonnement des chaudières, tuyaux de vapeur et conduits de fumée. Le fond des chaudières cylindriques est entièrement protégé par un isolant. Quand la partie supérieure de la soute surplombe une chaudière, une tôle écran est interposée entre celle-ci et la paroi inclinée de la soute. On doit veiller particulièrement au bon ajustage des portes de boîtes à fumée et l'étanchéité des joints de culottes et cheminées.

Les encaissements au-dessus des chaudières sont isolés et les portes ou autres ouvertures percées dans leurs parois disposées de manière à empêcher qu'un incendie se produisant dans l'encaissement ne puisse se propager directement ou par rayonnement aux aménagements ou aux parties en bois placés au voisinage.

Dans les chaufferies, les plaques de parquet sont supportées par des cornières et non par des traverses en bois. On n'admettra dans ces compartiments ou dans celui des machines aucun aménagement en bois, tel que magasin, plate-forme, etc.

Le plafond du ballast, dans les chaufferies, est éclairé au moyen de lampes électriques fixes.

Le plafond de ballast, dans les compartiments des machines et chaudières, ne doit pas être recouvert d'un enduit inflammable ou susceptible, en cas d'incendie, de dégager des fumées nuisibles.

Le tuyautage d'épuisement des cales et ballasts par le travers des compartiments des machines et des chaufferies ne doit pas être en plomb.

## QUATRIÈME PARTIE

### INSTALLATIONS POUR L'ASSÈCHEMENT ET L'ÉPUISEMENT

#### PREMIÈRE SECTION

##### NAVIRES A VOILES.

Art. 145. — Tout navire à voiles a au moins deux pompes à bras de puissance convenable, munies chacune d'un tuyautage fixe d'aspiration à la cale.

Si le navire comporte à l'arrière de la cloison d'abordage,

deux ou plusieurs compartiments étanches, il y a, dans chacun de ces compartiments, un tuyau d'aspiration provenant de chacun des deux pompes à bras.

Le coqueron avant des navires en fer et en acier est desservi par une pompe à bras spéciale.

Les navires à coque métallique pourvus de water-ballasts ou de cales à eau ayant une capacité supérieure à 100 tonnes sont munis, pour le remplissage et la vidange de ces compartiments, d'un système de pompage actionné mécaniquement.

Ces compartiments sont, en outre, desservis par des pompes à bras spéciales.

Les aspirations sont, autant que possible, placées à l'arrière des compartiments. Elles sont munies de crépines.

Il existe, dans chaque compartiment, non compris les coquerons, une archi-pompe s'étendant depuis les fonds jusqu'à un pont situé au dessus de la flottaison en charge et dans laquelle sont disposés les tuyaux d'aspiration des pompes de cale.

Cette archi-pompe doit avoir les dimensions suffisantes pour que l'on puisse y travailler avec facilité ; elle est accessible par le pont supérieur et par l'entrepont.

Les entreponts sont pourvus de tuyaux d'orgue pour l'écoulement des eaux dans la cale.

Tous les compartiments sont pourvus de tuyaux de sonde disposés de façon à être toujours accessibles.

Toutes les vannes et tous les robinets placés sur le tuyautage des pompes en dehors des archi-pompes sont manœuvrables d'un pont, situé au-dessus de la flottaison en charge et d'un endroit du pont toujours accessible.

Les six premiers alinéas seulement du présent article s'appliquent aux navires de pêche et aux navires de plaisance.

Sur les navires de plaisance, lorsque le lest est placé dans l'intérieur du navire, des dispositions sont prises pour ne pas gêner l'acheminement des eaux vers les aspirations des pompes.

## DEUXIÈME SECTION

### NAVIRES A PROPULSION MÉCANIQUE

#### *Dispositions générales.*

Art. 146. — Les pompes sont pourvues d'une boîte égyptienne placée au dessus du parquet, d'un accès et d'un démontage faciles.

Dans les navires ayant un double fond sans puisard, les aspirations des pompes de cale sont doublées et placées aux bouchains, de part et d'autre du double fond.

Les aspirations sont, autant que possible, placées au point le plus bas des compartiments. Elles sont munies de crépines disposées de façon à pouvoir être facilement visitées et nettoyées.

Les entreponts sont munis de tuyaux d'évacuation ou tuyaux d'orgue permettant l'écoulement des eaux dans la cale.

Toutefois, les entreponts situés à une grande hauteur au-dessus de la flottaison en charge peuvent être munis de dâlots évacuant à travers la muraille.

Si les ouvertures ainsi pratiquées se trouvent au-dessous de la ligne de surimmersion, elles doivent, en ce qui concerne les navires à passagers, répondre aux prescriptions du chapitre III.

Tous les compartiments sont pourvus de tuyaux de sonde disposés de façon à être toujours accessibles. Le tuyautage

d'air et de remplissage des water-ballast doit être étanche jusqu'au pont (ou jusqu'au pont de compartimentage sur les navires à passagers) et disposé de manière que l'eau ne puisse se répandre dans les cales ou dans les puisards des cales. Les tuyaux de sonde, s'ils ne montent pas jusqu'au pont supérieur, sont munis d'une fermeture étanche.

Les tuyaux de pompe sont solidement fixés à leur passage à travers les cloisons ; ils sont protégés sur toute la longueur des cales à marchandises et des soutes.

Toutes les vannes et tous les robinets placés sur le tuyautage des pompes, en dehors du compartiment des machines et chaudières, sont manœuvrables d'un point toujours accessible et situé au dessus du pont de cloisonnement.

La disposition du tuyautage des cales et du tuyautage des ballasts doit être telle que l'eau ne puisse passer de la mer ou des ballasts dans les compartiments des machines ou des cales à marchandises. On doit prendre, en particulier, des mesures pour éviter que, par suite d'une fausse manœuvre, une cale à eau ayant des aspirations sur le tuyautage de cale et sur celui des ballasts ne puisse être remplie d'eau de mer quand elle est utilisée comme cale à marchandises ou vidée par le tuyau de cale quand elle contient du lest liquide.

Le tuyautage d'épuisement des cales, le tuyautage de remplissage et d'épuisement des water-ballasts et celui qui sert au combustible liquide doivent être indépendants les uns des autres. Ces catégories de tuyaux doivent aboutir à des boîtes de distributions distinctes.

L'emploi de tuyaux en plomb est interdit pour le tuyautage visé au paragraphe précédent dans les soutes à charbon ou dans les soutes à combustible liquide et dans les compartiments de machines, chaudières ou moteurs, quand ces compartiments renferment des pompes à combustible liquide ou des caisses de décantation.

Les règles pour le calcul du diamètre des collecteurs et branchement du tuyautage des cales en fonction des dimensions du navire et de celles des compartiments à épuiser sont fixées par l'annexe III.

Outre les dispositifs prévus pour l'épuisement des cales, des compartiments des machines et des chaufferies, on installe sur la pompe automotrice de cale une aspiration spéciale à raccord permettant d'aspirer, au moyen d'une manche flexible de chaque bord, aussi bien que dans le compartiment des machines que dans celui des chaufferies.

Un plan détaillé de tout l'arrangement du tuyautage d'épuisement des cales et du tuyautage de remplissage et d'épuisement des water-ballast, coquerons, cales à eau, est placé en vue dans un endroit où les officiers du pont et de la machine puissent le consulter facilement. Les indications portées sur ce plan doivent être en français.

Les cinq premiers alinéas et les deux derniers sont seuls applicables aux navires de pêche. Sur ces navires, plusieurs compartiments d'une même cale peuvent être desservis par une même aspiration.

#### *Navires à vapeur non destinés au transport des passagers.*

Art. 147. — Les navires de cette catégorie ont deux pompes actionnées mécaniquement (ou au moins une pompe de cale mue par la machine et un petit cheval) permettant d'assécher tous les compartiments à l'exception des coquerons, puits aux chaînes et autres compartiments de faible capacité.

La pompe de circulation doit pouvoir, en outre, aspirer directement au niveau le plus bas de la chambre des ma-

chines au moyen d'une aspiration de dimensions appropriées et munie d'un clapet de pied.

Chaque cale est desservie, en outre, par une pompe à bras se manœuvrant d'un pont situé au-dessus de la flottaison en charge; il en est de même du coqueron avant, lorsqu'il ne sert pas de water-ballast.

Au lieu des pompes précitées prévues au paragraphe précédent, il peut être installé une pompe unique à volant placée au-dessus de la flottaison en charge et reliée au tuyautage d'aspiration des pompes de cale à vapeur.

Les prescriptions des paragraphes 3 et 4 du présent article ne s'appliquent ni aux navires à citernes ni aux navires ayant plus de 91 m. 50 de longueur.

*Navires à vapeur destinés au transport des passagers.*

Art. 148. — Tout navire à passagers est pourvu d'une installation de pompage efficace permettant d'épuiser et d'assécher, dans la mesure pratiquement possible, à la suite d'une avarie, un compartiment étanche quelconque, que le navire soit droit ou incliné. S'il est nécessaire, des aspirations latérales sont installées, sauf dans les parties resserrées aux extrémités du navire. Lorsque le vaigrage aux bouchains est jointif, on ménage un accès de l'eau aux tuyaux d'aspiration.

Des moyens efficaces sont prévus pour l'épuisement de l'eau des cales frigorifiques.

En plus de la pompe de cale ordinaire conduite par la machine principale ou de la pompe indépendante qui la remplace, il existe deux pompes de cale indépendantes actionnées par une source d'énergie. Toutefois sur les navires de moins de 91 m. 50 de longueur, ayant, aux termes de l'annexe I, un critérium de service inférieur à 30, une des pompes indépendantes peut être remplacée, soit par deux pompes à bras efficaces, placées une à l'avant, l'autre à l'arrière, soit par une pompe transportable actionnée par une source d'énergie.

Dans tous les cas, une pompe mécanique indépendante supplémentaire doit être installée quand le critérium du service du navire dépasse 30.

Les pompes sanitaires, les pompes de ballast ou de service peuvent être considérées comme des pompes de cale indépendantes si elles sont reliées au réseau de tuyautage de cale.

Lorsqu'il est exigé deux pompes indépendantes au moins actionnées mécaniquement par une source d'énergie, leur disposition est telle qu'une au moins puisse servir dans les circonstances ordinaires où le navire peut être envahi à la mer. Une de ces pompes indépendantes est, en conséquence, une pompe de secours d'un type submersible éprouvé. Une source d'énergie située au-dessus du pont de cloisonnement doit être disponible pour actionner cette pompe en toute éventualité.

Si possible, les pompes de cale actionnées mécaniquement par une source d'énergie sont placées dans des compartiments étanches séparés et situés de telle sorte que la même avarie ne puisse pas en amener l'envahissement rapide. Si les machines et les chaudières sont dans deux ou plus de compartiments étanches, les pompes utilisables comme pompes de cale sont réparties autant que possible dans ces divers compartiments.

Chaque pompe de cale, à bras, ou mécanique, à l'exception de celles qui sont prévues pour les coquerons seule-

ment, est disposée pour aspirer dans une cale quelconque ou un compartiment quelconque de la tranche des machines.

Chaque pompe de cale indépendante mécanique doit être capable d'imprimer à l'eau dans le collecteur principal d'aspiration une vitesse d'au moins 120 mètres par minute; elle a une aspiration directe séparée dans le compartiment où elle est située et d'un diamètre au moins égal à celui de ce collecteur. Les aspirations directes de chaque pompe indépendante mécanique sont disposées pour aspirer de chaque bord du navire.

Les pompes de circulation principales ont une aspiration directe, munie de clapet de non-retour, au point le plus bas de la chambre des machines et d'un diamètre au moins égal aux deux tiers de la prise principale d'eau de circulation. Si le combustible est, ou peut être, du charbon, et s'il n'y a pas de cloison étanche entre les machines et les chaudières, une pompe de circulation au moins doit pouvoir re-fouler directement à la mer, ou un tuyautage direct, comportant une vanne d'isolement, est installé pour aboutir à la décharge principale.

Les dispositions concernant l'installation des tuyautages prévus à l'article 146 sont, pour les navires à passagers, complétées par les prescriptions suivantes :

A bord de ces navires, des mesures sont prises pour que, si un compartiment desservi par un tuyau d'aspiration de cale vient à être rempli, il ne se déverse pas dans un autre compartiment, dans le cas où le tuyau d'aspiration en question serait lui-même brisé ou avarié par collision ou échouage. A cet effet, si en un point de son parcours le tuyau est situé près du bordé extérieur ou dans une quille tubulaire, il doit être muni à son extrémité libre dans le compartiment desservi, soit d'un clapet de non-retour, soit d'une vanne à tige filetée qui puisse être manœuvrée d'un point situé au-dessus du pont de cloisonnement.

Toutes les boîtes de distribution, vannes, robinets, faisant partie du système d'épuisement des cales, sont placés dans des endroits où ils sont toujours accessibles dans les circonstances normales. Ils sont disposés de telle sorte qu'en cas de remplissage d'un compartiment, on puisse mettre en marche la pompe de secours sur un compartiment quelconque. S'il n'y a qu'un réseau de tuyaux commun à toutes les pompes, les vannes et robinets qu'il est nécessaire de manœuvrer pour régler les aspirations de cale doivent pouvoir être commandés d'un point situé au-dessus du pont de cloisonnement. Si, en plus du réseau normal de tuyautage de cale, il y a un réseau de secours, il doit être indépendant du réseau principal et disposé de telle sorte que la pompe de secours puisse aspirer dans un compartiment quelconque en cas d'envahissement d'un compartiment.

*Navires à moteurs de tous types.*

Art. 149. — Dans le cas des navires à moteurs, le système de pompage à la cale et l'installation des tuyautages doivent, autant que cela est pratiquement possible, et à l'exception de ce qui est relatif aux pompes de circulation, être équivalents à ceux qui sont exigés aux articles précédents pour un navire à moteur de même dimension et de même type.

Les moteurs doivent actionner deux pompes de cale disposées de telle sorte que l'une d'elles puisse être visitée pendant que l'autre fonctionne. Dans les navires à deux hélices, il peut n'être disposé qu'une seule pompe sur chaque mo-

teur. Ces pompes doivent pouvoir aspirer dans tous les compartiments.

Ces pompes peuvent être remplacées par des pompes automatrices indépendantes.

On doit également disposer une pompe mécanique comportant les tuyautages et vannes nécessaires pour aspirer dans tous les compartiments ou à la mer. Cette pompe doit avoir au moins une aspiration dans les cales ou compartiment du moteur, indépendante de celle des pompes de cale ci-dessus mentionnée.

La pompe de ballast doit avoir une aspiration dans le compartiment du moteur.

## CINQUIÈME PARTIE.

### CAS EXCEPTIONNELS ET DISPENSES.

#### *Appareils moteurs spéciaux.*

Art. 150. — Dans les cas d'appareils moteurs non prévus à la présente réglementation, les plans et spécifications décrivant complètement ces appareils et l'installation projetée sont soumis à l'approbation de la commission centrale.

Cette commission fixe, dans chaque cas, les conditions auxquelles doivent satisfaire les appareils et l'installation.

Les machines à vapeur et les moteurs à combustion interne ou à explosion utilisés dans ces installations spéciales doivent, en général, répondre aux prescriptions du présent règlement pour les machines motrices analogues.

Art. 151. — Conformément à l'article 10 du décret du 22 août 1937, sont dispensés des visites, constatations et essais prévus au présent chapitre (1<sup>re</sup>, 2<sup>e</sup> et 3<sup>e</sup> parties), les navires dont les propriétaires ont joint à leur demande de permis de navigation le certificat visé à l'article 6 du présent règlement, délivré par une société de classification reconnue par le chef de la colonie et établissant que le navire possède la première cote de cette société.

### CHAPITRE VI.

#### **Appareils, instruments et documents nautiques, objets d'armement et de rechange.**

##### *Dispositions générales.*

Art. 152. — Les navires sont pourvus au moins des instruments et des documents nautiques, ainsi que des plans et des objets d'armement et de rechange dont les nomenclatures figurent à l'annexe IV.

S'ils sont de la première catégorie, ils doivent avoir les instruments et documents nautiques indiqués à la colonne A, du tableau I, et s'ils sont d'une autre catégorie, ceux qui sont portés à la colonne B du même tableau.

Toutefois, pour les navires des 3<sup>e</sup>, 4<sup>e</sup> et 5<sup>e</sup> catégories, la commission de visite peut accorder des dispenses pour les instruments et objets qui sont marqués d'un astérisque, lorsqu'il est reconnu que ces dispenses ne peuvent avoir d'inconvénients.

##### *Appareils à gouverner.*

Art. 153. — Le gouvernail des navires doit pouvoir être actionné par un appareil à gouverner principal et un appareil à gouverner auxiliaire. Ces appareils doivent fonctionner indépendamment l'un de l'autre et être disposés de façon que l'un puisse suppléer à l'autre. De plus, des points d'attache doivent être prévus soit sur un secteur, soit sur une barre franche installée sur la tête de la mèche du gouvernail.

Un second moteur, équivalent au moteur de la machine à gouverner principale, est considéré comme appareil à gouverner auxiliaire dans le sens du premier alinéa du présent article. Il n'est pas exigé, cependant, que l'appareil auxiliaire soit actionné par la vapeur ou par une autre source d'énergie, pourvu que des dispositions appropriées pour réaliser une commande à la main soient suffisamment efficaces.

Sur les navires à propulsion mécanique de plus de 500 tonneaux de jauge brute et développant plus de 300 CV, l'appareil à gouverner principal comporte obligatoirement un servo-moteur actionné mécaniquement. Si ce servo-moteur est à vapeur, une prise à vapeur distincte doit être établie sur une chaudière et une deuxième sur le collecteur de vapeur des appareils auxiliaires quand le navire possède plusieurs chaudières.

Toutefois, la commission centrale pourra autoriser toutes autres installations offrant le même degré de sécurité.

La roue de commande du servo-moteur est reliée à un indicateur de l'angle de barre, qui doit être disposé de telle sorte que, lorsque l'index se dirige vers la direction marquée gauche, le safran du gouvernail soit porté sur bâbord, ou sur la gauche, et que, lorsque l'index se dirige vers la direction marquée droite, le safran du gouvernail soit porté sur tribord ou sur la droite.

Les indications de l'indicateur d'angle de barre sont écrites en français.

Sur tout navire de plus de 1.000 tonneaux de jauge brute, on doit pouvoir immobiliser le gouvernail en cas d'avarie, soit par une disposition convenable de l'appareil à gouverner, soit à l'aide d'un dispositif indépendant. A bord des autres navires, s'ils ne possèdent pas cette installation, deux palans de fortune pour la manœuvre du gouvernail sont disposés à proximité du secteur ou de la barre franche. Les installations de freinage et l'installation pour fixer les palans de secours doivent être telles que les hommes qui effectuent la fixation des palans ou la manœuvre ne soient pas obligés de pénétrer à l'intérieur de la zone balayée par le secteur ou la barre franche.

##### *Guindeau.*

Art. 154. — Au-dessus de 500 tonneaux de jauge brute, les navires à propulsion mécanique et les navires à voiles munis de chaudières auxiliaires doivent avoir un guindeau à vapeur ou à moteur mécanique à commande directe.

Les parties mobiles du guindeau doivent être pourvues de masques convenablement disposés afin d'éviter des accidents au personnel.

##### *Fanaux et signalisation.*

Art. 155. — Les navires doivent être munis des fanaux et autres signaux qui sont prescrits par le règlement en vigueur pour prévenir les abordages en mer. Tous ces fanaux et signaux doivent avoir la puissance requise et être en bon état de service.

Ils doivent être d'un type approuvé.

En plus de ces fanaux, il y aura un jeu de fanaux de secours ayant la puissance requise et en bon état de service. Ces fanaux de secours sont disposés à proximité et prêts à être utilisés en cas de besoin.

Quand les fanaux visés au premier paragraphe du présent article sont éclairés à l'électricité, les fanaux de secours doi-

vent pouvoir utiliser une autre source lumineuse, indépendante de l'éclairage normal du bord.

A bord des navires à citernes transportant des hydrocarbures et à bord des navires affectés normalement à des transports de chargements complets de matières dangereuses, il ne doit pas y avoir de fanaux comportant une flamme comme source lumineuse. Les feux de navigation doivent être électriques et leur alimentation doit pouvoir être assurée par deux circuits principaux différents. L'électricité doit, de plus, pouvoir être produite par deux sources différentes.

Si le navire possède plusieurs chaudières, on doit prendre les dispositions voulues pour alimenter par deux d'entre elles au moins la sirène ou le sifflet à vapeur; dans ce cas, il doit y avoir une prise de vapeur sur une chaudière et une autre prise de vapeur sur le collecteur des appareils auxiliaires.

Un appareil automatique pour actionner le sifflet en temps de brume est installé à bord des navires à passagers de plus de 10.000 tonneaux de jauge brute. L'automatisme de cet appareil doit pouvoir être interrompu.

#### *Installations diverses.*

Art. 156. — Les hiloires de panneaux d'une hauteur inférieure à 60 centimètres sont protégés par des gardes-corps fixes ou amovibles, pour éviter au personnel et aux passagers le danger de chute dans les cales, quand ces panneaux sont ouverts pendant l'arrêt des opérations de chargement ou de déchargement du navire.

Il doit y avoir des échelles fixes pour descendre dans les cales.

#### *Passerelle de navigation.*

Art. 157. — A bord des navires à propulsion mécanique, il doit y avoir une passerelle de navigation assez élevée pour offrir d'un point quelconque de cette passerelle une excellente visibilité sur un secteur d'horizon aussi étendu que possible.

Lorsque la longueur hors tout du navire est supérieure à 120 mètres pour les navires à passagers et à 150 mètres pour les navires de charge, et dans le cas où la distance de la passerelle de navigation à l'étrave ou au couronnement de la dunette dépasse 80 mètres, des appareils de transmission d'ordres efficaces doivent être installés pour relier la passerelle aux postes de manœuvre à l'avant et à l'arrière du navire.

Les indications des appareils transmetteurs d'ordre sont écrites en français.

#### *Précautions contre le ripage du chargement.*

Art. 158. — Sur tout navire chargeant des grains en vrac ou des marchandises similaires susceptibles de ripage, il est pris des mesures propres à prévenir le ripage du chargement (bardis, empilage de sacs ou tout autre disposition donnant une sécurité équivalente).

### CHAPITRE VII.

#### **Radiotélégraphique.**

##### *Navires assujettis.*

Art. 159. — Doivent être munis d'une installation radiotélégraphique répondant aux conditions techniques de l'article 164 et sous réserve des dispenses prévues à l'article 160:

a) Tous les navires à passagers, quel que soit leur tonnage;

b) Tous les navires de charge dont la jauge est égale ou supérieure à 1.600 tonneaux.

#### *Dispenses.*

Art. 160. — Peuvent être dispensés par le chef de la colonie après avis de la commission centrale, de l'obligation prévue à l'article précédent, les navires suivants:

##### I. — Navires à passagers:

a) Individuellement ou par catégorie, certains navires à passagers, si, au cours de leur voyage, ils ne s'éloignent pas de plus de 20 milles de la terre la plus proche ou s'ils n'effectuent pas une traversée de plus de 200 milles en pleine mer, entre deux ports consécutifs;

b) certains navires à passagers qui naviguent exclusivement en deça des zones dont les limites sont déterminées à l'annexe V figurant au présent règlement.

II. — Navire de charge jaugeant plus de 1.600 tonneaux: individuellement ou par catégorie, certains navires de charge qui, au cours de leur voyage, ne s'éloignent pas de plus de 150 milles de la côte la plus proche.

##### III. — Les chalands remorqués;

Les navires à voiles existants;

Les navires qui n'effectuent pas normalement des voyages internationaux mais qui, dans des cas exceptionnels, sont amenés à entreprendre un seul voyage de cette nature.

#### *Radiogoniomètre.*

Art. 161. — Tout navire à passagers de 3.000 tonneaux de jauge brute et au-dessus doit être muni d'un radiogoniomètre d'un type approuvé.

Un moyen de communication efficace doit exister entre cet appareil et la passerelle de navigation.

#### *Service d'écoute.*

##### A. — Navires à passagers.

Art. 162. — Tout navire à passagers obligatoirement muni d'une installation radiotélégraphique en vertu des dispositions de l'article 159, est tenu, au point de vue de la sécurité, d'avoir à bord un opérateur, et s'il n'est pas pourvu d'un appareil auto-alarme, d'assurer lorsqu'il est à la mer, un service d'écoute dans les conditions suivantes:

a) A bord de tous les navires à passagers d'une jauge brute inférieure à 3.000 tonneaux, le service d'écoute est assuré aux heures fixées par le tableau annexé au présent règlement, conformément aux instructions données par le fonctionnaire chargé de la marine marchande ou son délégué, suivant la nature et la durée du voyage;

b) A bord de tous les navires à passagers d'une jauge brute de 3.000 tonneaux et au-dessus, ce service d'écoute est permanent.

##### B. — Navires de charge.

Tout navire de charge obligatoirement muni d'une installation radiotélégraphique en vertu de l'article 159, est tenu, au point de vue de la sécurité, d'avoir à bord un opérateur, et s'il n'est pas pourvu d'un appareil auto-alarme, d'assurer, lorsqu'il est à la mer, un service d'écoute dans les conditions suivantes:

a) Lorsque sa jauge brute est inférieure à 3.000 tonneaux,

le service d'écoute est déterminé par le capitaine après approbation du fonctionnaire chargé de la marine marchande ou son délégué. Autant que possible, l'écoute se fait à des heures indiquées par le tableau ci-après :

b) Si sa jauge brute est de 3 000 tonneaux et au-dessus, mais au plus égale à 5.500 tonneaux, le service d'écoute est

d'au moins 8 heures par jour;

c) Pour les navires dont la jauge brute est supérieure à 5 500 tonneaux, le service d'écoute sera permanent.

A bord de tous les navires tenus d'effectuer une écoute de 8 ou de 16 heures, cette écoute est assurée aux heures prescrites par le tableau ci-après :

*Heures de service des navires non astreints à assurer un service d'écoute permanent.*

ZONES	LIMITES OUEST	LIMITES EST	DURÉE DES HEURES DE SERVICE (Temps moyen de Greenwich).	
			8 heures	16 heures
A Océan Atlantique, Est, Méditerranée, Mer du Nord, Baltique.	Méridien 30° W côte du Groenland.	Méridien 30° E au Sud de la côte d'Afrique, limites Est de la Méditerranée, de la mer Noire et de la Baltique, méridien 30° E au Nord de la Norvège.	De 8 heures à 10 heures De 12 heures à 14 heures De 16 heures à 18 heures De 20 heures à 22 heures	De 0 heure à 6 heures De 8 heures à 14 heures De 16 heures à 18 heures De 20 heures à 22 heures
B Océan Indien Ouest. Océan Arctique Est.	Limite Est de la zone A.	Méridien 80° E côte Ouest de Ceylan au Pont-d'Adam de là à l'Ouest le long des côtes de l'Inde.	De 4 heures à 6 heures De 8 heures à 10 heures De 12 heures à 14 heures De 16 heures à 18 heures	De 0 heure à 2 heures De 4 heures à 10 heures De 12 heures à 14 heures De 16 heures à 18 heures De 20 heures à 24 heures
C Océan Indien Est. Mer de Chine, Océan Pacifique Ouest.	Limite Est de la zone B.	Méridien 160° E.	De 0 heure à 2 heures De 4 heures à 6 heures De 8 heures à 10 heures De 12 heures à 14 heures	De 0 heure à 6 heures De 8 heures à 10 heures De 12 heures à 14 heures De 16 heures à 22 heures
D Océan Pacifique central.	Limite Est de la zone C.	Méridien 140° W.	De 0 heure à 2 heures De 4 heures à 6 heures De 8 heures à 10 heures De 20 heures à 22 heures	De 0 heure à 2 heures De 4 heures à 6 heures De 8 heures à 10 heures De 12 heures à 18 heures De 20 heures à 24 heures
E Océan Pacifique Est.	Limite Est de la zone D.	Méridien 70° W au Sud de la côte américaine côte Ouest d'Amérique.	De 0 heure à 2 heures De 4 heures à 6 heures De 16 heures à 18 heures De 20 heures à 22 heures	De 0 heure à 2 heures De 4 heures à 6 heures De 8 heures à 14 heures De 16 heures à 22 heures
F Océan Atlantique Ouest et golfe du Mexique.	Méridien 70° W au Sud de la côte américaine, côte Est d'Amérique.	Méridien 30° W côte du Groenland.	De 0 heure à 2 heures De 12 heures à 14 heures De 16 heures à 18 heures De 20 heures à 22 heures	De 0 heure à 2 heures De 4 heures à 10 heures De 12 heures à 18 heures De 20 heures à 22 heures

Pendant les heures de service ci-dessus prescrites, le radiotélégraphiste de quart ne doit pas quitter la cabine de veille.

#### **Organisation du service d'écoute avec ou sans auto-alarmer.**

Art. 163. — A bord des navires non pourvus d'un appareil auto-alarmer il doit y avoir, en plus de l'opérateur prévu à l'article précédent, un opérateur ou écouteur supplémentaire si l'écoute est de plus de huit heures et deux opérateurs supplémentaires si l'écoute est permanente.

Un second opérateur est exigé sur les navires de la première catégorie transportant plus de 250 passagers lorsque l'écoute dépasse huit heures.

A bord de tous les navires pourvus d'un appareil auto-alarmer, cet appareil doit, tant que le navire est à la mer, être toujours en service lorsque l'opérateur ne fait pas l'écoute.

Ces navires sont dispensés de l'embarquement des opérateurs et écouteurs supplémentaires.

Toutefois, il est exigé un second opérateur lorsqu'un navire de la première catégorie ou un navire de la deuxième catégorie, effectuant des voyages au delà de Djibouti, transporte plus de 250 passagers.

Pour application des dispositions qui précèdent, on entend :

1° Par auto-alarmer, un appareil récepteur automatique d'alarmer remplissant les conditions prévues par le règlement général des radiocommunications annexé à la convention internationale des télécommunications de 1932;

2° Par opérateur, toute personne possédant un certificat répondant aux dispositions du règlement général des radiocommunications annexé à la convention internationale des télécommunications de 1932;

3° Par écouteur, toute personne possédant un brevet d'é-

couteur délivré par l'administration des postes et des télégraphes.

*Conditions techniques requises.*

Art. 164. — Les installations radiotélégraphiques prescrites par l'article 159 doivent satisfaire aux conditions suivantes :

L'installation doit comprendre une installation principale et une installation de secours qui doivent être réceptionnées par l'administration locale des postes et télégraphes.

A bord des navires de charge et à bord des navires à passagers transportant moins de 250 passagers ou jaugeant moins de 10.000 tonneaux de jauge brute, si l'installation principale remplit toutes les conditions d'une installation de secours, cette dernière n'est pas, dans ce cas, obligatoire.

Toutefois, à bord des navires à passagers transportant plus de 250 passagers et jaugeant plus de 10.000 tonneaux de jauge brute, l'installation principale et l'installation de secours doivent être placées dans des locaux indépendants l'un de l'autre et aussi éloignés que possible.

Le poste principal est situé dans la partie supérieure du navire, de manière à se trouver dans les meilleures conditions de sécurité et aussi haut que possible au-dessus de la ligne de charge maximum.

Lorsque les installations comportent des accumulateurs, ceux-ci doivent être logés hors de la cabine, si cette cabine sert de poste de couchage à l'opérateur.

La passerelle de navigation et chaque cabine de radiotélégraphie doivent être reliées entre elles, soit par tube acoustique, soit par téléphone, soit par tout autre moyen de communication efficace.

Chaque cabine de radiotélégraphiste doit être pourvue d'une montre ou d'une pendule à secondes fonctionnant convenablement.

Un éclairage de secours efficace doit être installé dans la cabine de radiotélégraphie. Cet éclairage peut être celui visé à l'article 239 quand il s'agit d'un navire à passagers.

Les installations principales et de secours doivent pouvoir transmettre et recevoir avec les fréquences (longueur d'ondes) et sur les types d'ondes prescrits pour le trafic de détresse et la sécurité de la navigation par le règlement général des radiocommunications annexé à la convention des télécommunications en vigueur pour les navires obligatoirement pourvus d'une installation radiotélégraphique.

L'émetteur principal et l'émetteur de secours doivent avoir une fréquence musicale d'au moins 100.

L'émetteur principal doit avoir une portée normale de 100 milles marins, c'est-à-dire qu'il doit être capable de transmettre des signaux clairement perceptibles de navire à navire, à une distance d'au moins 100 milles, de jour, dans des conditions et circonstances normales, le récepteur étant supposé pourvu d'un détecteur à cristal sans dispositif d'amplification.

La station de bord doit pouvoir disposer, en tout temps, d'une source d'énergie suffisante pour faire fonctionner efficacement le poste radiotélégraphique principal dans des conditions normales, à la distance indiquée ci-dessus.

Tous les organes de l'installation de secours doivent être placés dans la partie supérieure du navire, de manière à se trouver dans les meilleures conditions de sécurité et aussi

haut que possible au-dessus de la ligne de charge maximum. L'installation de secours doit disposer d'une source d'énergie indépendante de celle qui est utilisée pour la propulsion du navire et pour le réseau principal d'électricité ; elle doit pouvoir être rapidement mise en service et fonctionner pendant six heures consécutives au moins.

La portée normale de l'installation de secours, telle qu'elle est définie plus haut, doit être d'au moins 80 milles marins pour les navires tenus d'assurer une écoute permanente et d'au moins 50 milles marins pour tous les autres navires.

L'installation de réception doit permettre de recevoir sur les longueurs d'onde inférieures à 100 kc/s (3.000 mètres) qui sont utilisées pour la transmission des signaux horaires et les messages météorologiques.

Le récepteur doit être disposé de façon à assurer la réception au moyen d'un détecteur à cristal.

A bord des navires où l'écoute est assurée au moyen d'un appareil auto-alarme, on doit installer des avertisseurs sonores dans la cabine de radiotélégraphie, dans la cabine de l'opérateur radiotélégraphiste et sur la passerelle de navigation. Ces avertisseurs doivent fonctionner continuellement après que le récepteur a été actionné par le signal d'alarme ou de détresse et jusqu'à ce qu'ils soient arrêtés. Pour arrêter les avertisseurs, il ne doit exister qu'un seul interrupteur, placé dans la cabine de radiotélégraphie.

A bord des navires visés au paragraphe précédent, l'opérateur, en quittant l'écoute, doit reconnecter l'appareil auto-alarme à l'antenne et éprouver son efficacité. Il doit rendre compte de son bon état de fonctionnement au capitaine, ou à l'officier de quart sur la passerelle de navigation.

Lorsque le navire est à la mer, la source d'énergie de secours doit être maintenue dans un parfait état d'efficacité et l'appareil auto-alarme doit être vérifié au moins une fois par vingt-quatre heures. Mention que ces deux obligations ont été remplies est à porter, chaque jour, au journal du bord.

A bord de tout navire obligatoirement pourvu d'une installation radiotélégraphique, il doit y avoir un journal radiotélégraphique. Sur ce document, qui doit être tenu dans la cabine de radiotélégraphie, sont inscrits les noms des opérateurs et des écouteurs, ainsi que tous les incidents et événements concernant le service radiotélégraphique et pouvant offrir un intérêt quelconque pour la sauvegarde de la vie humaine en mer ; en particulier, tous les messages et tout le trafic de détresse doivent y être produits dans leur intégralité.

Art. 165. — Un certificat dit « certificat de sécurité radiotélégraphique » doit être délivré à tout navire, autre qu'un navire à passagers, qui satisfait, d'une manière effective, aux prescriptions du présent chapitre.

Un certificat dit « certificat de dispense » doit être délivré à tout navire auquel une dispense est accordée en conformité des prescriptions de l'article 160 du présent chapitre.

Ces certificats sont du modèle reproduit à l'annexe IX et délivrés par l'administrateur de l'inscription maritime (ou le fonctionnaire en tenant lieu) du port où le navire a subi les visites prescrites aux articles 8 et 9 du décret du 22 août 1937.

(A suivre).

## ACTES DU GOUVERNEMENT LOCAL

ANNEXE à l'arrêté n° 570 du 25 mai 1938.

**Soumission cautionnée pour le bénéfice de l'entrepôt fictif.**

Je.....(Nous).....soussigné..... Négociant à Papeete, et faisant élection de domicile dans cette ville, demande par la présente soumission à être admis au bénéfice des dispositions des articles 51, 54, 65 et suivants du décret du 20 juillet 1932, et des articles 4 et suivants de l'arrêté local en date du..... en ce qui concerne l'entrepôt fictif.

Je m'engage à cet effet, et avant l'expiration du délai d'entrepôt à réexporter les marchandises entreposées, ou à payer à première réquisition les droits dus ou exigibles dès leur liquidation, et ce, sans discussion aucune ni réserve.

Je m'engage également à représenter les marchandises entreposées à toute réquisition.

En cas de vol ou d'incendie de ces marchandises je m'engage à payer les droits sauf au cas de force majeure judiciairement établi par mes soins.

Il est bien entendu que le Trésorier-Payeur se réserve le droit à tout instant de limiter le montant des entrées en entrepôt fictif voir même de suspendre ou de retirer le bénéfice de la présente soumission.

Et Nous également .....

..... demeurant à Papeete et y faisant élection de domicile, nous rendons solidairement responsables et au même titre que le principal obligé des engagements consentis ci-dessus, en ce qui concerne notamment le paiement de tous les droits dont les marchandises entreposées sont frappées. Nous déclarons en outre renoncer au bénéfice de la discussion.

Fait à Papeete, le

Les cautions solidaires

Le Soumissionnaire

DÉCISION n° 765 c., acceptant la démission de ses fonctions d'agent de police de 1<sup>re</sup> classe de M. Winchester, (Charles).

(Du 11 juillet 1938).

LE GOUVERNEUR DES ÉTABLISSEMENTS FRANÇAIS DE L'Océanie, OFFICIER DE LA LÉGION D'HONNEUR,

Vu le décret organique du 28 décembre 1885 concernant le Gouvernement de la Colonie et les actes modificatifs subséquents ;

Vu la décision n° 13 c., du 6 janvier 1936 nommant M. Winchester, agent de police de 2<sup>me</sup> classe ;

Vu la décision n° 91 c., du 25 janvier 1938 nommant M. Winchester, agent de police de 1<sup>re</sup> classe,

Vu la lettre de démission de M. Winchester de ses fonctions d'agent de police, en date du 8 juillet 1938,

DÉCIDE :

Article 1<sup>er</sup>. — La démission de M. Winchester, Charles, agent de police de 1<sup>re</sup> classe du cadre local est acceptée pour compter du 8 juillet 1938.

Art. 2. — La présente décision sera enregistrée, communiquée et publiée partout où besoin sera.

Papeete, le 11 juillet 1938.

CHASTENET DE GÉRY.

DÉCISION n° 766 c., nommant une commission chargée d'étudier le régime alimentaire des détenus.

(Du 11 juillet 1938.)

LE GOUVERNEUR DES ÉTABLISSEMENTS FRANÇAIS DE L'Océanie, OFFICIER DE LA LÉGION D'HONNEUR,

Vu le décret organique du 28 décembre 1885 concernant le Gouvernement de la Colonie et les actes modificatifs subséquents ;

Vu les arrêtés des 22 décembre 1894 et 14 décembre 1928 sur le régime intérieur de la Prison Coloniale ;

Sur la proposition du Chef du Service Judiciaire, Président de la Commission de surveillance de la Prison Coloniale,

DÉCIDE :

Article 1<sup>er</sup>. — Une Commission composée de :  
MM. le Chef du Service d'Administration Générale et des Finances,

le Médecin Capitaine Pujo,

le Chef de la Sûreté,

est instituée à l'effet de rechercher si le régime alimentaire des détenus, tel qu'il est déterminé par les arrêtés des 22 décembre 1894 et 14 décembre 1928, est suffisant et s'il correspond aux besoins des intéressés.

Cette Commission se réunira sur la convocation de son Président et dressera un rapport de ses constatations et observations.

Art. 2. — Le Chef du Service Judiciaire est chargé de l'exécution de la présente décision qui sera enregistrée, communiquée et publiée partout où besoin sera.

Papeete, le 11 juillet 1938.

CHASTENET DE GÉRY.

DÉCISION n° 767 j., nommant une commission chargée d'étudier le régime alimentaire des malades internés à la Léproserie d'Orofara.

(Du 11 juillet 1938).

LE GOUVERNEUR DES ÉTABLISSEMENTS FRANÇAIS DE L'Océanie, OFFICIER DE LA LÉGION D'HONNEUR,

Vu le décret organique du 28 décembre 1885 concernant le Gouvernement de la Colonie et les actes modificatifs subséquents ;

Vu le rapport du Chef du Service de Santé n° 256 en date du 1<sup>er</sup> juin 1938 ;

Vu la lettre en date du 6 juillet 1938 de M. le Chef du Service Judiciaire, relative à la nourriture des malades d'Orofara ;

DÉCIDE :

Article 1<sup>er</sup>. — Une Commission composée de :  
MM. le Chef du Service d'Administration Générale et des Finances, *Président ;*

le Docteur Rollin,

le Chef de la Sûreté.

est instituée à l'effet de rechercher si la nourriture actuellement donnée aux malades de la Léproserie d'Orofara, correspond en quantité et en qualité aux besoins de ces malades, et si elle est conforme au régime médical qui leur convient.

Art. 2. — La Commission se réunira sur la convocation de son Président et dressera un rapport de ses constatations et observations.

Art. 3. — La présente décision sera enregistrée, communiquée et publiée partout où besoin sera.

Papeete, le 11 juillet 1938.

CHASTENET DE GÉRY.

DÉCISION n° 768 a.g.f., *chargeant provisoirement M. Turanga a Pouaru, vice-président du Conseil de district de Raroia-Takume (Tuamotu) d'assurer les fonctions de président du Conseil de district de cette île.*

(Du 11 juillet 1938.)

LE GOUVERNEUR DES ÉTABLISSEMENTS FRANÇAIS DE L'OcéANIE, OFFICIER DE LA LÉGION D'HONNEUR,

Vu le décret organique du 28 décembre 1885 concernant le Gouvernement de la Colonie et les actes modificatifs subséquents ;

Vu l'arrêté local du 22 décembre 1897 portant organisation du Conseil de district et actes modificatifs subséquents, notamment l'arrêté du 18 avril 1935 ;

Vu le décès de M. Tematahina a Manamana, président du Conseil de district de Raroia-Takume survenu le 19 mars 1938 ;

Sur la proposition du Chef du Service d'Administration Générale et des Finances,

DÉCIDE :

Article 1<sup>er</sup>. — M. Turanga a Pouaru, vice-président du Conseil de district de Raroia-Takume (Tuamotu) est chargé provisoirement d'assurer les fonctions de président du Conseil de district de cette île.

Art. 2. — M. Turanga a Pouaru aura droit, pour compter du jour de sa prise de service, le 20 mars 1938, à l'indemnité de représentation prévue par l'arrêté n° 1456 a.g.f., du 28 décembre 1937.

Art. 3. — La présente décision sera enregistrée, communiquée et publiée partout où besoin sera.

Papeete, le 11 juillet 1938.

CHASTENET DE GÉRY.

DÉCISION n° 769 a.g.f., *portant nomination de M. Marcel Jacques Tematua en qualité d'agent de police de 2<sup>me</sup> classe du cadre local.*

(Du 12 juillet 1938.)

LE GOUVERNEUR DES ÉTABLISSEMENTS FRANÇAIS DE L'OcéANIE, OFFICIER DE LA LÉGION D'HONNEUR,

Vu le décret organique du 28 décembre 1885 concernant le Gouvernement de la Colonie et les actes modificatifs subséquents ;

Vu l'arrêté n° 1068 a.g.f., du 29 octobre 1936 réglementant la solde et les accessoires de solde du personnel des cadres locaux et les textes modificatifs subséquents ;

Vu ensemble l'arrêté du 9 décembre 1920 réorganisant le cadre des agents de police de Papeete et l'arrêté n° 1451 a.g.f., du 28 décembre 1937 portant modification à la hiérarchie du personnel du cadre local de la police et fixant à nouveau la solde de ce personnel ;

Vu le procès-verbal de la Commission de réforme en date du 8 juillet 1938 statuant sur l'invalidité de M. Winchester Charles ;

Vu la décision n° 765 c., du 11 juillet 1938 portant acceptation de la démission de M. Winchester Charles ;

Vu la demande d'emploi de M. Marcel Jacques Tematua en date à Papeete du 1<sup>er</sup> avril 1937.

Sur la proposition du Chef du Service de la Sécurité,

DÉCIDE :

Article 1<sup>er</sup>. — M. Marcel Jacques Tematua est nommé agent de police de 2<sup>me</sup> classe du cadre local pour compter du 9 juillet 1938 et détaché hors cadre à compter du même jour pour servir

à la Prison coloniale de Papeete en qualité de gardien de prison en remplacement de l'agent de police Winchester Charles démissionnaire.

Art. 2. — La présente décision sera enregistrée, communiquée et publiée partout où besoin sera.

Papeete, le 12 juillet 1938.

CHASTENET DE GÉRY.

DÉCISION n° 774 j., *désignant un Magistrat et Greffier chargés de tenir des audiences foraines dans l'archipel de Tubuai et à l'île Rapa.*

(Du 13 juillet 1938.)

LE GOUVERNEUR DES ÉTABLISSEMENTS FRANÇAIS DE L'OcéANIE, OFFICIER DE LA LÉGION D'HONNEUR,

Vu le décret organique du 28 décembre 1885 concernant le Gouvernement de la Colonie et les actes modificatifs subséquents ;

Vu le décret du 22 août 1928 fixant le statut de la Magistrature coloniale ;

Vu les décrets des 21 novembre 1933 et 22 juin 1934 portant réorganisation judiciaire dans les Etablissements français de l'Océanie ;

Vu la délibération du Tribunal supérieur d'appel, en date du 13 juillet 1938 ;

Sur la proposition du Chef du Service Judiciaire ;

DÉCIDE :

Article 1<sup>er</sup>. — M. Drouhet, Juge-suppléant près les Tribunaux de Papeete, est désigné pour tenir des audiences foraines dans l'archipel de Tubuai et à l'île Rapa.

Art. 2. — M. Stein (Emile), interprète auxiliaire, est nommé Greffier "ad hoc" pour la tenue desdites audiences.

Avant d'entrer en fonctions, M. Stein prètera serment entre les mains de M. le Juge Drouhet,

Art. 3. — MM. Drouhet et Stein prendront passage à bord de la *Zélée* devant quitter Papeete, le 15 juillet 1938.

Art. 4. — Le Chef du Service Judiciaire est chargé de l'exécution de la présente décision qui sera enregistrée, communiquée et publiée partout où besoin sera.

Papeete, le 13 juillet 1938.

CHASTENET DE GÉRY.

DÉCISION n° 794 c., *portant mutation de MM. Marcillac et Tumahai, fonctionnaires au service de la Trésorerie.*

(Du 21 juillet 1938.)

LE GOUVERNEUR DES ÉTABLISSEMENTS FRANÇAIS DE L'OcéANIE, OFFICIER DE LA LÉGION D'HONNEUR,

Vu le décret organique du 28 décembre 1885 concernant le Gouvernement de la Colonie et les actes modificatifs subséquents ;

Vu le décret du 6 août 1921 portant organisation du personnel des Trésoreries Coloniales ;

Vu l'arrêté local n° 341 s.g., du 25 avril 1932 créant une paierie à Uturoa (Iles sous-le-Vent) ;

Vu l'arrêté local n° 519 du 18 juin 1932 déterminant les conditions dans lesquelles est nommé le Préposé du Trésor des Iles sous-le-Vent ;

Vu la décision n° 304 t., du 24 mars 1936 chargeant M. Marcillac Léon des fonctions intérimaires de Préposé du Trésor à U-

turoa, en remplacement de M. Guilbert, affecté à la Trésorerie;  
Vu le rapport du Trésorier-Payeur;  
Vu les nécessités du Service,

## DÉCIDE :

Article 1<sup>er</sup>. — M. Marcillac Léon, Commis de 2<sup>me</sup> classe de la Trésorerie, Préposé du Trésor par intérim à Uturoa est affecté à la Trésorerie de Papeete.

Art. 2. — M. Jean Tumahai, Commis de 3<sup>me</sup> classe des Services Civils, détaché au service du Trésor par décision du 29 mai 1937 n° 533 c.. est chargé des fonctions intérimaires de Préposé du Trésor à Uturoa en remplacement de M. Marcillac.

M. Jean Tumahai prêtera serment devant M. le Gouverneur de la Colonie.

Art. 3. — La remise des services de la paierie d'Uturoa aura lieu en présence de l'Administrateur des Iles sous-le-Vent ou de son délégué, après le 31 juillet, et le lendemain de l'arrivée de M. Tumahai à Uturoa.

Art. 4. — Le Chef du Service d'Administration Générale et des Finances, l'Administrateur des Iles sous-le-Vent et le Trésorier-Payeur, sont chargés chacun en ce qui le concerne, de l'exécution de la présente décision qui sera enregistrée, communiquée et publiée partout où besoin sera.

Papeete, le 21 juillet 1938.

CHASTENET DE GÉRY.

ARRÊTÉ n° 798 i.c., *relatif au renvoi dans leurs foyers des militaires de la 2<sup>me</sup> fraction de la classe 1936.*

(Du 21 juillet 1938.)

LE GOUVERNEUR DES ÉTABLISSEMENTS FRANÇAIS DE L'Océanie, OFFICIER DE LA LÉGION D'HONNEUR,

Vu le décret organique du 28 décembre 1885, concernant le Gouvernement de la Colonie et les actes modificatifs subséquents;

Vu l'arrêté local du 26 novembre 1927, relatif à la durée de la présence effective sous les drapeaux des militaires du recrutement local;

Vu la loi du 31 mars 1928, sur le recrutement de l'Armée;

Vu la D.M. Colonies n° 447-1/1 du 13 avril 1928;

Vu la C.M. Guerre n. 846-1/8 du 18 mars 1937,

## ARRÊTE :

Article 1<sup>er</sup>. — Les militaires de la 2<sup>me</sup> fraction de la classe de 1936, actuellement sous les drapeaux, seront envoyés en permission complémentaire le 15 août 1938, en attendant leur passage dans la disponibilité.

Art. 2. — Le Capitaine Commandant le Détachement d'Infanterie Coloniale et le Bureau de Recrutement de Tahiti est chargé de l'exécution du présent arrêté qui sera enregistré et publié au *Journal Officiel* de la Colonie.

Papeete, le 21 juillet 1938.

CHASTENET DE GÉRY.

ARRÊTÉ n° 799 i.c., *relatif à l'incorporation de la 2<sup>me</sup> fraction de la classe de 1937.*

(Du 21 juillet 1938.)

LE GOUVERNEUR DES ÉTABLISSEMENTS FRANÇAIS DE L'Océanie, OFFICIER DE LA LÉGION D'HONNEUR,

Vu le décret organique du 28 décembre 1885 concernant le Gouvernement de la Colonie et les actes modificatifs subséquents;

Vues ensemble les Instructions Ministérielles des 26 août 1931 et du 4 décembre 1935, sur le recensement, la révision, la répartition du contingent, l'appel et la libération des classes;

Vu la loi du 31 mars 1928, sur le recrutement de l'armée;

Vu la D.M. Guerre n° 331-1/1 du 12 février 1937;

Vu l'arrêté ministériel Guerre du 22 octobre 1937, relatif à la formation de la classe de 1937;

Vu l'arrêté local n° 71-I/C du 26 janvier 1937 relatif à la formation de la classe de 1937 dans les Etablissements français de l'Océanie;

Vu la D.M. Colonies n° 447-1/1 du 13 avril 1928.

## ARRÊTE :

Article 1<sup>er</sup>. — L'incorporation de la 2<sup>me</sup> fraction de la classe de 1937, aura lieu le 15 août 1938, sur l'ordre individuel adressé à chacun des intéressés.

Art. 2. — Le Capitaine Commandant le Détachement d'Infanterie Coloniale et le Bureau de Recrutement de Tahiti est chargé de l'exécution du présent arrêté, qui sera communiqué partout où besoin sera, enregistré et publié au *Journal Officiel* de la Colonie.

Papeete, le 21 juillet 1938.

CHASTENET DE GÉRY.

ARRÊTÉ n° 805 a.g.f., *convoquant le conseil de district de l'île Hereheretue (Tuamotu) pour le dimanche 7 août 1938 à l'effet d'élire son Président.*

(Du 25 juillet 1938.)

LE GOUVERNEUR DES ÉTABLISSEMENTS FRANÇAIS DE L'Océanie, OFFICIER DE LA LÉGION D'HONNEUR,

Vu le décret organique du 28 décembre 1885 concernant le Gouvernement de la Colonie et les actes modificatifs subséquents;

Vu l'arrêté local du 22 décembre 1897, portant organisation du Conseil de district et les actes modificatifs subséquents, notamment l'arrêté du 18 avril 1935;

Vu le décès de M. Rogo a Marere, Président du Conseil de district de Hereheretue survenu le 9 mai 1938;

Vu l'avis du Chef de la Circonscription administrative des Tuamotu Gambier;

Sur la proposition du Chef du Service d'Administration Générale et des Finances,

## ARRÊTE :

Article 1<sup>er</sup>. — Le Conseil de district de l'île Hereheretue (Tuamotu) se réunira le dimanche 7 août 1938 en vue de procéder à l'élection de son Président.

Art. 2. — Dans le cas où la majorité des suffrages irait au vice-président actuel, il serait immédiatement procédé à l'élection de son remplaçant.

Art. 3. — Le Chef de la Circonscription administrative des Tuamotu Gambier est chargé de l'exécution du présent arrêté qui sera enregistré, communiqué et publié partout où besoin sera.

Papeete, le 25 juillet 1938.

CHASTENET DE GÉRY.

## EXTRAITS

## Pensions, nominations, mutations, congés, etc.

## CABINET.

1. — *Par décision n° 793 du 21 juillet 1938.* — La solde des agents auxiliaires dont les noms suivent est augmentée, pour compter du 1<sup>er</sup> juillet 1938 :

1<sup>o</sup> de Mille huit cents francs (1.800 frs)

MM. Brisson, pilote suppléant du Port de Papeete ;  
Grand René, porteur de contrainte au service du Trésor.

2<sup>o</sup> de Mille deux cents francs (1.200 frs)

MM. Barrier Marcel, du Service d'Administration Générale et des Finances ;

Chevalier Samuel, —  
Leboucher Roland, —  
Leboucher Georges, —  
Raoulx Victor, du Service du Trésor.

3<sup>o</sup> de Neuf cents francs 900 frs)

M<sup>lle</sup> Passard Paulette, du Service du Trésor.

4<sup>o</sup> de Six cents francs (600 frs)

M<sup>lle</sup> Teana a Temoehiro, du Service du Trésor,  
M<sup>lle</sup> Lecurieux-Clerville (Paule) du Service des Travaux Publics.

2. — *Par décision n° 806 du 25 juillet 1938* — Sont inscrits au tableau complémentaire d'avancement de l'année 1938, les agents des cadres locaux dont les noms suivent :

## Service Topographique

*Pour le grade de dessinateur de 2<sup>e</sup> classe :*

M. Lehartel Benjamin, dessinateur de 3<sup>e</sup> classe.

## Infirmiers

*Pour le grade d'infirmier de 3<sup>e</sup> classe :*

M. Fiu Jean, infirmier de 4<sup>e</sup> classe,  
M. Roomataaroa Tutaraarii, infirmier de 4<sup>e</sup> classe.

## Police

*Pour le grade de sous-brigadier de 2<sup>e</sup> classe :*

M. Terootae Tafai Amaru, agent de police de 1<sup>re</sup> classe.

*Pour le grade d'agent de police de 1<sup>re</sup> classe :*

M. Neagle Martin, agent de police de 2<sup>e</sup> classe.

3. — *Par décision n° 807 du 25 juillet 1938.* — A compter du 1<sup>er</sup> juillet 1938, les agents des cadres locaux dont les noms suivent sont promus :

1<sup>o</sup> au grade d'infirmier de 3<sup>e</sup> classe :

MM. Fiu Jean, infirmier de 4<sup>e</sup> classe,  
Roomataaroa Tutaraarii, infirmier de 4<sup>e</sup> classe.

2<sup>o</sup> au grade de sous-brigadier de police de 2<sup>e</sup> classe :

M. Terootae Tafai Amaru, agent de police de 1<sup>re</sup> classe.

3<sup>o</sup> au grade d'agent de police de 1<sup>re</sup> classe :

M. Neagle Martin, agent de police de 2<sup>e</sup> classe.

\* \* \*

## ADMINISTRATION GÉNÉRALE ET DES FINANCES.

1. — *Par décision n° 770 du 12 juillet 1938.* — Une subvention de Trois mille francs (3.000 frs) est accordée à la Commission permanente des fêtes de Tahiti comme participation de

la colonie aux dépenses occasionnées pour la célébration de la fête nationale du 14 juillet 1938.

Cette dépense sera mandatée sur les crédits du chapitre 14, article 2, paragraphe 1 du budget local et ne donnera lieu à aucune justification.

2. — *Par décision n° 795 du 21 juillet 1938.* — Il est accordé, à titre de subventions, une somme de Six cents francs (600 frs) à chacune des Sociétés Sportives suivantes :

" Fei Pi "  
" Tefana "  
" A. S. Ecole Centrale "  
" Vaiete "  
" Jeunes Tahitiens "

Cette dépense est imputable au chapitre 14 article 2 § 7 du budget local et de l'exercice en cours et ne donnera lieu à aucune justification.

\* \* \*

## JUSTICE.

1. — *Par décision n° 796 du 21 juillet 1938.* — Une prolongation de congé de convalescence d'un mois pour compter du 16 juillet 1938 est accordée à M. Menuelle, juge-suppléant au Tribunal de Papeete.

\* \* \*

## SANTÉ.

1. — *Par décision n° 780 du 19 juillet 1938.* — Le stage de réimprégnation de 3 mois à la Maternité de Papeete de M<sup>lle</sup> Tehea a Puni, infirmière sage-femme de 5<sup>e</sup> classe, fixé par la décision du 30 mars 1938, est prorogé d'un mois pour compter du 26 juin 1938.

2. — *Par décision n° 808 du 25 juillet 1938.* — M<sup>lle</sup> Neli Vairaiteraï est maintenue en service à l'Hôpital de Papeete, aux mêmes conditions de traitement, pour pourvoir au poste laissé vacant à l'Hôpital par le départ de M<sup>me</sup> Cornu, affectée par ailleurs au poste médical d'Uturoa (Raiaeta).

La présente décision, qui aura son effet à compter du 23 juin 1938, date de la reprise de service de M<sup>me</sup> Lagarde, infirmière hors classe du cadre local, sera enregistrée, communiquée et publiée partout où besoin sera.

## ACTES MUNICIPAUX

ARRÊTÉ MUNICIPAL n° 40. *règlementant la circulation aux abords des endroits où ont lieu des concerts ou des combats de boxe.*

(Du 14 juin 1938).

LE MAIRE DE LA COMMUNE DE PAPEETE, (ILE TAHITI),

Vu l'article 33 du décret du 8 mars 1879 organisant la Commune de Nouméa et rendu applicable à la Commune de Papeete par le premier décret du 20 mai 1890.

Considérant les dangers que courent les piétons aux abords des endroits où ont lieu les combats de boxe et les concerts, par suite de la circulation excessive, dans les deux sens des voies encombrées par de nombreux véhicules.

ARRÊTE :

Article 1<sup>er</sup>. — Les jours de combats de boxe ou de concert public, pendant tout le temps que seront posés les poteaux de signalisation destinés à cet usage, la circulation des véhicules automobiles et hippomobiles est interdite : aux abords de l'enclos où se

déroulent les combats de boxe, dans la partie de la rue du Quai Gallieni comprise entre les rues de l'École des Frères de Ploermet et Clappier; aux abords du kiosque à musique, dans la partie de la rue de Rivoli comprise entre la rue de la reine Pomare IV et l'Avenue du Petit Thouars, exception faite des voitures qui, voulant se ranger perpendiculairement à la grille du Gouvernement ont la faculté de s'y rendre en suivant le sens Place Pomare V - Place du Maréchal Joffre en longeant la Place Pomare V.

Art. 2. — Le présent arrêté entrera en vigueur le 1<sup>er</sup> juillet 1938.

Art. 3. — Le présent arrêté sera enregistré et communiqué partout où besoin sera.

Papeete, le 14 juin 1938.

Le Maire,

G. BAMBRIDGE.

APPROUVÉ :

Le Gouverneur,

CHASTENET DE GÉRY.

ARRÊTÉ MUNICIPAL n° 41, modifiant le taux des droits d'étal sur la voie publique pour les marchands ambulants.

(Du 14 juin 1938).

LE MAIRE DE LA COMMUNE DE PAPEETE (ILE TAHITI),

Vu les articles 32 et 33 du décret du 8 mars 1879 organisant la Commune de Nouméa et rendu applicable à la Commune de Papeete par le premier décret du 20 mai 1890;

Vu l'arrêté municipal du 13 décembre 1920 créant des droits d'étal sur la voie publique pour les marchands ambulants;

Vu la délibération du Conseil Municipal en sa séance du 11 mai 1938,

ARRÊTE :

Article 1<sup>er</sup>. — Les droits d'étal sur la voie publique pour les marchands ambulants sont portés de 40 francs par mois à 60 francs par mois par voiture ou étalage mis en circulation présentant une superficie inférieure à 1 m. 50.

Pour ceux dont la surface serait supérieure, les droits sont élevés proportionnellement.

Art. 2. — Le présent arrêté entrera en vigueur le 1<sup>er</sup> juillet 1938.

Art. 3. — Le présent arrêté sera enregistré et communiqué partout où besoin sera.

Papeete, le 14 juin 1938.

Le Maire,

G. BAMBRIDGE.

APPROUVÉ :

Le Gouverneur,

CHASTENET DE GÉRY.

ARRÊTÉ MUNICIPAL n° 42 modifiant le tarif des droits d'étal au Marché de Papeete.

(Du 14 juin 1938.)

LE MAIRE DE LA COMMUNE DE PAPEETE (ILE TAHITI),

Vu les articles 32 et 33 du décret du 8 mars 1879 organisant la Commune de Nouméa et rendu applicable à la Commune de Papeete par le premier décret du 20 mai 1890;

Vu les arrêtés municipaux des 15 décembre 1933 et 10 avril 1934 fixant les droits d'étal au Marché;

Vu l'arrêté municipal du 28 mars 1936 modifiant les précités;

Vu la délibération du Conseil Municipal en sa séance du 11 mai 1938,

ARRÊTE :

Article 1<sup>er</sup>. — A compter du 1<sup>er</sup> juillet 1938 les arrêtés municipaux des 15 décembre 1933 et 10 avril 1934, fixant les droits d'étal au Marché de Papeete, modifiés par l'arrêté municipal du 28 mars 1938 sont rapportés.

Art. 2. — Les droits d'étal au Marché de Papeete seront ainsi fixés, à compter de la date ci-dessous citée :

<b>Bouchers</b> : par mètre courant de devanture. — Par quinzaine . . . . .	30 frs
<b>Marchands de Charcuterie, de Pâtisserie</b> : par mètre de devanture. — Par quinzaine . . . . .	30 —
<b>Marchands forains</b> : (cochons, chèvres sauvages et autres victuailles animales dépecées) — Par mètre courant et par jour . . . . .	3 —
<b>Maraîchers</b> : par mètre courant et par quinzaine . . . . .	30 —
<b>Colporteurs et marchands de bric à brac</b> : par mètre courant et par quinzaine . . . . .	30 —
<b>Ventes aux enchères publiques</b> :	
par vente et par jour . . . . .	25 frs + 1% de la vente
<b>Poissons</b> : Ature, Maito, Pahoro, Aaraoe, Fai, Faia, Fee, Huehue, Ihe, Ioio, Maere, Mana, Manini, Ma'o, Marara, Maroa, Maene, Oiri, Opera, Paauara, Patia, Puhî, Tarei, Vete, Poou, Totara, Tauo, Uravena. — Par mètre courant de tringle ou par m <sup>2</sup> de table, avec tolérance de 14 paquets au mètre . . . . .	0.50 les 3 paquets
<b>BONITES</b> : Par mètre courant de tringle avec tolérance de 14 poissons au mètre : 1 fr. - 0.50 - 0.25 - 0.15 suiv. grandeur	
<i>Tous autres poissons ou crustacés non dénommés.</i> — Par mètre courant de tringle ou par m <sup>2</sup> de table, avec tolérance de 14 paquets au mètre . . . . .	3.50
Langoustes, crabes, varo. — par paquet ou panier . . . . .	0.50
Chevrettes, huîtres. — do. do. . . . .	0.25
Huile de coco (mono), par bouteille . . . . .	0.35
Miel en bouteille — les 2 bouteilles . . . . .	0.35
Maon, moules, ahi (palourdes), vana, u'a'o, hava'e, inaa, ouma, rori et autres mollusques — les deux paniers ou paquets . . . . .	0.25
Maoa, pahua, u'a'o, rori, etc... au taioro — Les deux bambous . . . . .	0.25
Taioro — les trois bambous . . . . .	0.25
Pahua — les cinq paquets . . . . .	0.25
Volailles vivantes ou mortes — la pièce . . . . .	0.50
Petits cochons de lait ou autres animaux vivants ou morts la pièce . . . . .	2 —
Gros porcs ou adultes — la pièce . . . . .	5 —
Œufs frais — la douzaine . . . . .	0.35
Fei et bananes en régime — les 2 régimes par jour . . . . .	0.35
Taro — le paquet . . . . .	0.25
Umara (patates douces), ufi (ignames), fafa (pota), maiore (fruits à pain), citrons, oranges, vi-tahiti (pommes cythères), mangues, abia-tahiti (pommes rouges), tapotapo (pommes canelles), papayes, bananes, et autres fruits — les deux paquets ou paniers . . . . .	0.35
Maïs crus ou cuits — les 10 . . . . .	0.25
Cocos secs — la douzaine . . . . .	0.35
Cocos frais — do. . . . .	0.30

Calebasse (hue) — la pièce . . . . .	0.35
Pastèques — la pièce . . . . .	0.35
Paille de pia ou de bambous - par paquet de 50 feuilles . . . . .	1.50
Tiges de cannes à sucre et de aeho et feuilles de oaha et de pandanus — les deux paquets . . . . .	0.35
Tresses, éventails, chapeaux et couronnes en pailles diverses — la pièce ou le paquet . . . . .	0.50
Objets de vannerie — la pièce . . . . .	0.35
Pirogues, petites pirogues de curiosité — la pièce . . . . .	0.35
Pagaye — la pièce . . . . .	0.35
Perches, bois ou bambous — la paire . . . . .	0.25
Couronnes en fleurs ou en feuillages naturels — la pièce . . . . .	0.40
Fleurs en pots, bouquets, plants, etc... — la pièce . . . . .	0.75
Plants de fei, bananes, arbres à pain, etc... — la pièce . . . . .	0.35
Bois à brûler découpé — les deux paquets . . . . .	0.25

Art. 3.— Le présent arrêté sera enregistré et communiqué partout où besoin sera.

Papeete, le 14 juin 1938.

*Le Maire,*

G. BAMBRIDGE.

APPROUVÉ :

*Le Gouverneur,*

CHASTENET DE GÉRY.

**ARRÊTÉ MUNICIPAL n° 43, modifiant le tarif de l'eau fournie aux navires.**

(Du 14 juin 1938.)

**LE MAIRE DE LA COMMUNE DE PAPEETE (ILE TAHITI),**

Vu les articles 32 et 33 du décret du 8 mars 1879 organisant la Commune de Nouméa et rendu applicable à la Commune de Papeete par le premier décret du 20 mai 1890 ;

Vu l'arrêté municipal en date du 31 décembre 1936 réglementant le service des eaux à Papeete ;

Vu l'arrêté municipal en date du 31 décembre 1936 fixant le tarif des eaux ;

Vu les délibérations du Conseil Municipal en date des 23 avril, 11 mai et 18 mai 1938,

**ARRÊTE :**

Article 1<sup>er</sup>.— A compter du 1<sup>er</sup> juillet 1938, l'article 3 de l'arrêté municipal du 31 décembre 1936 fixant le tarif des eaux est ainsi modifié :

Le prix de l'eau fournie aux navires est fixé comme suit :

Navires de guerre de toutes nationalités.	exempts.
Navires battant pavillon français.....	8 fr. 50 la tonne.
« « « étranger.....	14 fr. »

Art. 2. — Le présent arrêté sera enregistré et communiqué partout où besoin sera.

Papeete, le 14 juin 1938.

*Le Maire,*

G. BAMBRIDGE.

APPROUVÉ :

*Le Gouverneur,*

CHASTENET DE GÉRY.

**AVIS OFFICIELS**

**A V I S**

**Elections du 26 juin 1938 à la Chambre d'Agriculture.**

Résultats proclamés par la Commission de recensement des votes :

MM. Villierme (père)	851 voix
Viénot Edmond	850 —
Millaud Henri	848 —
Temauri Maraetefau	846 —
Martin Xavier	837 —

**1<sup>re</sup> tranche 1938 de la Loterie tahitienne en faveur de la liquidation de la Caisse Agricole.**

Cette loterie est autorisée par le décret du 7 janvier 1937; elle comporte l'émission de 6 tranches.

La première tranche de l'année 1938 comprenant 12.000 billets à 10 francs, est en cours d'émission.

Une somme de 75.000 francs est affectée à l'attribution des lots dont un lot de 20.000 francs, un de 10.000 francs, un de 5.000 francs, 9 de mille francs et de nombreux autres lots de moindre importance.

Le succès incontestable des précédentes émissions permet d'envisager une vente rapide des billets et de fixer, pour le tirage des lots, des dates de plus en plus rapprochées; le tirage des lots de cette tranche est ainsi fixé au cours de la première quinzaine du mois d'août. Que l'on souscrive donc sans retard.

Les billets sont vendus dans toutes les caisses publiques de la Colonie; les différentes îles ont leur provision, les subrécargues des goélettes visitant les îles Tuamotu sont également autorisés à procéder à la vente des billets.

Les personnes désireuses de tenter leur chance (les gros lots offerts permettant des disponibilités non négligeables) peuvent donc le faire, quelle que soit leur résidence. Il suffit de rappeler qu'un gros lot de la 1<sup>re</sup> tranche aurait dû normalement être gagné par un habitant des îles Tuamotu à qui le billet gagnant avait été proposé sur place, que celui de la 2<sup>me</sup> tranche a été attribué à des billets mis en vente dans le district de Papeari (Ile Tahiti), billets rendus à la Trésorerie et qui ont été achetés à Papeete,

**SERVICE TOPOGRAPHIQUE**

**A V I S**

Les opérations de bornage des terres ci-après énumérées ayant eu lieu hors la présence des propriétaires les plans en resteront déposés à la Chefferie du district d'Afareaitu (Moorea) et au Bureau du Service Topographique, pendant une durée de six mois, à compter du 16 juillet 1938.

Pendant ce délai, les intéressés défailants pourront en prendre communication et former opposition, s'il y a lieu, au résultat des opérations (Voir art. 4, 5, 6, 7 et 8 de l'arrêté du 9 août 1927).

Numéro d'ordre	Nom de la terre	Numéro du plan	Nom du propriétaire	Date de dépôt	Date de retrait	Observations
1	Vaipiro (parcelle)....	24	Héritiers Taero a Papi .....	16-7-38	16-1-39	Absents aux opérations.
2	Arahurahu .....	86	Héritiers Rauhea a Tuahine.....	—	—	—
3	Atetu .....	137	Occupée par les héritiers Marautaroa Salmon .....	—	—	—
4	Atoroteaa.....	138	Occupée par les héritiers Marautaroa Salmon.....	—	—	—

Papeete, le 6 juillet 1938.

*Le Chef du Service de l'Enregistrement et du Cadastre,*

FAUGERAT.

## PARTIE NON OFFICIELLE

### NÉCROLOGIE

Le 18 juillet 1938 notre petite Colonie a perdu son doyen Monsieur Louis Chrétien Blainville décédé dans sa 99<sup>me</sup> année.

Né à Poitiers le 23 juin 1840 il s'engagea à 18 ans comme volontaire au 9<sup>me</sup> Bataillon de Chasseurs à pied à Poitiers puis son volontariat terminé il reprit du service dans la Marine de Guerre pour sept ans.

Il arriva à Tahiti en 1874 à bord de l'Aviso "La Néréide". Libéré de son service il se fixa dans la Colonie qu'il ne quitta plus.

De 1873 à 1895 il remplit tour à tour les fonctions de Greffier, de Notaire et de Juge. De 1895 à 1913 étant à la retraite, l'Administration de la Caisse Agricole lui fut confiée. Il sut s'acquitter de ces lourdes tâches avec une dignité qui attira sur lui la considération de tous ses concitoyens.

Depuis dix ans, atteint de cécité, il vivait retiré chez lui entouré de l'affection des siens.

Un grand travailleur, un homme digne, un homme probe et un homme modeste, voilà ce qu'a été Monsieur Louis Chrétien Blainville. Que chacun s'incline devant la tombe de cet homme qui a été un bon français.

## ANNONCES JUDICIAIRES

(Insertion en vertu du décret du 22 mars 1923).

Le Greffier du Tribunal Civil de Première Instance de Papeete, informe les héritiers de Tutea a Mai, Fatino a Teururai et Marau a Ruatai et généralement tous les ayants-droit qui auraient pu être oubliés ou seraient restés inconnus, pris en la personne du Curateur aux biens et successions vacants que Monsieur le Président a fixé au deux Septembre mil neuf cent trente huit l'audience à laquelle sera appelé le procès entre eux et M. Ariiteuira a Teriitahi, au sujet d'une demande en sortie d'indivision des terres "Vaihututu" et autres sises à Vairao.

*Le Greffier du Tribunal,*  
M. IORSS.

Étude de M<sup>e</sup> G. AHNNE, Défenseur, à Papeete.

### Société du "KUO MIN TANG" de Papeete

Résultat des élections du 9 juillet 1938.

Ont été élus :

#### Au Conseil d'Administration

MM. Tseng Chian Ming n° 6445	<i>Président;</i>
Law Ah Loi n° 2702	<i>Vice-Président;</i>
Lam Chong n° 4938	<i>Secrétaire en langue chinoise;</i>
Ung Ling n° 2583	<i>Secrétaire en langue française;</i>
Sou Yuk Hing n° 3918	<i>Trésorier;</i>
Ho Tham Lin n° 2022	<i>Trésorier-adjoint;</i>
Yiou Khuy n° 2752	<i>Commissaire;</i>
Wong Cho Leong n° 3333	—
Chang Ting n° 5679	—
Lan Chung Kong n° 3977	—
Chung Ting Sou n° 5385	<i>Suppléant;</i>
Yu Tat Wan n° 5735	—
Vau Chung Hen n° 5260	—
Lai Yon n° 5367	—

#### Au Conseil de Surveillance

MM. Yau Yi Fat n° 3854	<i>Président;</i>
Siao Hong n° 4157	<i>Secrétaire;</i>
Wong Wah n° 3441	<i>Membre;</i>
Mu Tchuou n° 3731	—
Wong Fat n° 2897	—
Leao Pao n° 2667	—
Wan Fung n° 1206	—
Yi Ting Kong n° 6070	—
Wong Kim n° 5324	—
Chong Louk n° 3203	—
Tsong Yuk Koang n° 5314	—
Mou Lok Kouï n° 4554	—
Leau Wah n° 1163	—
Wong Fong n° 3144	—
Youn Youn n° 2489	—
Mu Hang Sun n° 4773	—

Ces élections sont définitives.

Papeete, le 18 juillet 1938.

G. AHNNE *défenseur.*

Etude de M<sup>e</sup> G. AHNNE, Défenseur à Papeete.

## SOCIÉTÉ TAHITIA

SOCIÉTÉ OCÉANIENNE D'ÉTUDES ET D'EXPLOITATIONS

Société anonyme au capital de 50.000 francs.

Siège social à Paris, 7 bis, boulevard de Rochechouart.

I. — Suivant acte sous seings privés, en date à Paris du 10 mai 1933, dont un des originaux est demeuré annexé à la minute de l'acte de déclaration et de souscription du capital ci-après énoncé (§ II,) il a été établi les statuts d'une Société anonyme, desquels statuts il a été extrait littéralement ce qui suit :

### Article premier.

Il est formé entre les propriétaires d'actions ci-après créées et de celles qui pourront l'être ultérieurement, une Société anonyme qui sera régie par le Code de Commerce, par les lois en vigueur sur les Sociétés anonymes et par les présents statuts.

### Article 2.

La présente Société a pour objet :

L'étude, la gestion et l'exploitation par tous moyens, directs ou indirects, de tous biens immobiliers situés en Océanie, et plus particulièrement dans les possessions françaises d'Océanie.

L'acquisition, même par voie de concession ou de rétrocession de celle-ci, la prise en locations à prix ferme ou non, la mise en valeur directe ou indirecte de toutes propriétés, leur aménagement, leur plantation.

Toutes opérations commerciales d'importation ou d'exportation sur tous produits, marchandises et objets quelconques :

Toutes entreprises de travaux publics ou privés et de fournitures ;

Toutes entreprises maritimes et toutes opérations maritimes de transport et d'affrètement ;

La participation directe ou indirecte à des Sociétés pouvant se rattacher à l'un des objets précités par voie d'apport, souscription, achat de titres ou droits sociaux, fusion, association en participation ou autrement ; la création de succursales, comptoirs et filiales sous toutes formes ;

L'obtention, l'exploitation directe ou indirecte et la retrocession de toutes concessions publiques ou privées ;

L'achat, l'échange et la cession de toutes créances, privilèges ou non, d'obligations, d'actions, de titres et de valeurs quelconques se rapportant à l'un des objets précités, en conséquence, le groupement, sous une forme quelconque, de porteurs d'obligations ou d'actions pour la défense de leurs intérêts, la mise en valeur de leurs biens ou gages ; à cet effet, prendre tous intérêts, sous quelque forme que ce soit, de toute personne physique ou morale, spécialement se substituer même en prenant leur lieu et place ;

Et généralement toutes opérations commerciales, agricoles, industrielles, maritimes, financières ou autres, se rattachant aux objets ci-dessus désignés, soit en France, soit dans les colonies françaises, principalement dans les Etablissements français d'Océanie, et même à l'étranger.

### Article 3.

La Société prend la dénomination de :

## TAHITIA

SOCIÉTÉ OCÉANIENNE D'ÉTUDES ET D'EXPLOITATIONS

cette dénomination pouvant être changée par décision d'une Assemblée générale extraordinaire.

### Article 4.

Le siège et son domicile légal sont établis à Paris, 7 bis, boulevard de Rochechouart.

Ils ne pourront être transférés dans une autre localité en France qu'en vertu d'une délibération prise par l'Assemblée générale extraordinaire des actionnaires, mais ils pourront toujours être transférés d'un endroit à un autre de la même ville par simple décision du Conseil d'Administration.

### Article 5.

La durée de la Société est fixée à quatre-vingt-dix-neuf ans à compter de la date de sa constitution définitive, sauf les cas de dissolution anticipée ou de prorogation prévus aux présents statuts.

### Article 6.

Le capital social est fixé à cinquante mille francs, divisé en cinq cents actions de cent francs chacune, à souscrire entièrement en espèces.

### Article 7.

Le capital social peut être augmenté en une ou plusieurs fois par la création d'actions nouvelles, en représentation d'apports en nature ou en espèces, ou par l'attribution aux actionnaires d'actions créées en représentation des réserves extraordinaires de la Société (pourvu que cette transformation de réserves en actions ne porte pas sur une somme supérieure au capital de fondation), en vertu d'une délibération de l'Assemblée générale prise dans les conditions des articles ci-après. Cette Assemblée fixera les conditions de l'émission des nouvelles actions ou délèguera ses pouvoirs, à cet effet, au Conseil d'Administration.

Toutefois, le Conseil d'Administration est statutairement autorisé à augmenter le capital en une ou plusieurs fois, au moyen d'émission d'actions de numéraire, jusqu'à concurrence d'une somme de quatre cent cinquante mille francs, pour porter ce capital à cinq cent mille francs, et ce, aux époques, dans les proportions et aux conditions qu'il jugera convenables, sans qu'il soit besoin d'une autorisation de l'Assemblée générale.

En cas d'augmentation de capital en actions de numéraire, sauf décision contraire de l'Assemblée générale, les propriétaires d'actions anciennes auront le droit de souscrire à cette augmentation, eux et leurs cessionnaires, et ce, par préférence à tous autres, proportionnellement au nombre d'actions anciennes possédées par eux. Ces droits de préférence seront exercés dans les formes, délais et conditions déterminés par le Conseil d'Administration. Ceux des actionnaires qui n'auront pas un nombre de titres suffisants pour obtenir une action, pourront se réunir afin d'exercer leur droit, mais sans qu'il puisse en résulter une souscription indivise.

En cas d'augmentation de capital par l'émission d'actions avec prime, cette prime ne sera pas considérée comme un bénéfice réparti au même titre que les bénéfices ordinaires ; elle constituera un versement supplémentaire en dehors du capital de l'action destiné à établir l'égalité entre les propriétaires d'actions anciennes et nouvelles, et appartiendra exclusivement à tous les actionnaires pour être répartie entre eux ou recevoir l'affectation qui sera décidée par l'Assemblée générale des actionnaires.

L'Assemblée générale peut aussi, en vertu d'une délibération prise comme ci-dessous, décider la réduction du capital social, pour quelque cause et de quelque manière que ce soit, notamment au moyen d'un remboursement aux actionnaires, du rachat d'actions de la Société ou d'un échange des anciens titres d'actions contre de nouveaux titres, d'un nombre équivalent ou moindre, ayant ou non la même valeur nominale et, s'il

y a lieu, avec cession ou achat d'actions anciennes pour permettre l'échange.

**Article 16.**

La Société est administrée par un Conseil composé de deux membres au moins et de six au plus, pris parmi les associés et nommés par l'Assemblée générale des actionnaires.

**Article 17.**

Les administrateurs doivent être propriétaires chacun de dix actions pendant toute la durée de leurs fonctions.

Ces actions sont affectées en totalité à la garantie des actes de l'administration, même de ceux qui seraient exclusivement personnels à l'un des administrateurs : elles sont nominatives, inaliénables, frappées d'un timbre indiquant l'inaliénabilité et déposées dans la caisse sociale.

**Article 18.**

La durée des fonctions des administrateurs est de six années, sauf l'effet des dispositions suivantes :

Le premier conseil restera en fonctions jusqu'à l'Assemblée générale qui délibérera sur l'approbation des comptes du cinquième exercice social et qui renouvellera le Conseil en entier.

A partir de cette époque, le Conseil se renouvelle à l'Assemblée annuelle à raison d'un nombre d'administrateurs déterminé suivant le nombre des membres en fonctions. Le renouvellement s'opère tous les ans ou tous les deux ans suivant ce nombre, en alternant, s'il y a lieu, de façon qu'il soit aussi régulier que possible, et, en tous cas, complet dans chaque période de six ans.

Pour les premières applications de cette disposition, l'ordre de sortie est déterminé par un tirage au sort qui a lieu en séance du Conseil ; une fois le roulement établi, le renouvellement a lieu par ancienneté de nomination et la durée des fonctions de chaque administrateur est de six années.

Tout membre sortant est rééligible.

**Article 19.**

Si le Conseil est composé de moins de six membres, il a la faculté de se compléter s'il le juge utile dans l'intérêt de la Société.

Dans ce cas, les nominations faites à titre provisoire par le Conseil sont soumises lors de sa première réunion à la confirmation de l'Assemblée générale qui détermine la durée du mandat.

De même si une place d'administrateur devient vacante dans l'intervalle de deux Assemblées générales, le Conseil peut pourvoir provisoirement au remplacement ; il est même tenu de le faire dans le mois qui suit la vacance si le nombre des administrateurs est descendu au-dessous de deux. L'Assemblée générale, lors de sa première réunion, procède à l'élection définitive. L'administrateur nommé en remplacement d'un autre ne demeure en fonction que pendant le temps restant à courir du mandat de son prédécesseur.

Si ces nominations provisoires ne sont pas ratifiées par l'Assemblée générale, les délibérations prises et les actes accomplis par le Conseil n'en restent pas moins valables.

**Article 23.**

Le Conseil d'administration est investi des pouvoirs les plus étendus pour agir au nom de la Société et faire ou autoriser tous les actes ou opérations relatifs à son objet.

Il a notamment les pouvoirs suivants, lesquels sont énonciatifs et non limitatifs :

Il représente la Société vis-à-vis des tiers et de toutes administrations ;

Il fait les règlements de la Société ;

Il établit des succursales, agences, dépôts et bureaux partout où il le juge utile, en France dans les colonies françaises et pays de protectorat et à l'étranger ; il les déplace et les supprime ;

Il crée des départements autonomes ou non qu'il juge nécessaires ;

Il nomme et révoque tous les agents et employés de la Société, fixe leurs traitements, salaires, remises et gratifications ainsi que les autres conditions de leur admission et de leur retraite ; il organise toutes caisses de secours et de retraite pour le personnel ;

Il remplit toutes formalités pour soumettre la société aux lois des pays dans lesquels elle pourrait opérer, nomme tous agents responsables ;

Il fixe les dépenses générales d'administration, règle les approvisionnements de toutes sortes ;

Il touche les sommes dues à la Société et paie celles qu'elle doit ;

Il détermine le placement des sommes disponibles et règle l'emploi des fonds de réserve ;

Il contracte toutes assurances et participe à tous syndicats de garantie ;

Il souscrit, endosse, accepte, négocie et acquitte tous effets de commerce et tous warrants ;

Il statue sur tous traités, marchés et entreprises à forfait ou autrement, rentrant dans l'objet de la Société ;

Il demande, accepte et revendique toutes concessions, fait toutes soumissions, prend part à toutes adjudications, fournit tous cautionnements ;

Il autorise toutes acquisitions, tous retraits, transferts, aliénations de rentes, valeurs, créances, brevets ou licences de brevets d'invention, établissements commerciaux ou industriels et droits mobiliers quelconques ;

Il consent ou accepte, cède et résilie tous baux et locations, avec ou sans promesse de vente ;

Il autorise toutes acquisitions, tous échanges de biens et droits immobiliers, ainsi que la vente de ceux qu'il juge inutilisés ;

Il fait toutes constructions et installations et tous travaux, et notamment crée, organise toutes usines et établissements industriels et commerciaux ;

Il se fait ouvrir dans toutes banques, notamment à la Banque de France et aux Banques d'émission coloniales ou étrangères, tous comptes courants et d'avances sur titres, crée tous chèques et effets pour le fonctionnement de ces comptes ;

Il contracte tous emprunts par voie d'ouverture de crédit ou autrement. Toutefois, les emprunts sous forme de création d'obligations doivent être autorisés par l'Assemblée générale des actionnaires ;

Il consent toutes hypothèques, tous nantissements, délégations, cautionnements, avals et autres garanties mobilières et immobilières sur les biens de la Société ; en poursuit la radiation ;

Il fonde toutes Sociétés françaises ou étrangères ou concourt à leur fondation ; il fait à des Sociétés, constituées ou à constituer, tous apports aux conditions qu'il juge convenables ; il souscrit, achète et cède toutes actions, obligations, parts de fondateur, parts d'intérêts et tous droits quelconques ; il intéresse la Société dans toutes participations ou syndicats ;

Il exerce toutes actions judiciaires, tant en demandant qu'en défendant, devant toutes juridictions françaises ou étrangères, même administratives ;

Il autorise tous traités, transactions, compromis, tous acquiescements et désistements, ainsi que toutes subrogations et antériorités et toutes mainlevées d'inscriptions, saisies, oppositions et autres droits, avant ou après paiement;

Il arrête les états de situation, les inventaires et les comptes qui doivent être soumis à l'Assemblée générale des actionnaires; il statue sur toutes propositions à lui faire et fixe l'ordre du jour.

#### Article 24.

Le Conseil peut déléguer les pouvoirs qu'il juge convenables à un ou plusieurs de ses membres pour l'exécution de ses décisions et pour l'administration courante de la Société.

Il peut aussi conférer à un ou plusieurs directeurs, membres du Conseil d'administration ou non, les pouvoirs qu'il juge convenables pour la direction technique et commerciale de la Société et passer avec ce ou ces directeurs des traités, conventions, déterminant la durée de leurs fonctions, l'étendue de leurs attributions et les conditions de leur retraite et leur révocation.

Le Conseil peut encore instituer tous comités de direction et tous comités consultatifs ou techniques, permanents ou non, dont les membres sont choisis parmi les administrateurs ou en dehors d'eux; il règle le fonctionnement et les attributions de ces comités.

Il détermine l'importance des avantages fixes et proportionnels des administrateurs délégués, des directeurs et du comité de direction, lesquels avantages sont portés au compte des frais généraux de la Société.

Le Conseil peut enfin conférer des pouvoirs à telle personne que bon lui semble pour un ou plusieurs objets déterminés.

#### Article 25.

Tous actes concernant la Société, décidés par le Conseil, ainsi que les retraits de fonds et valeurs, les mandats sur les banquiers, débiteurs et dépositaires, et les souscriptions, endos, acceptations, avals ou acquis d'effets de commerce, sont signés par deux administrateurs à moins d'une délégation spéciale du Conseil à un seul administrateur ou à un directeur, ou à tout autre mandataire.

#### Article 30.

Les actionnaires sont réunis chaque année en Assemblée générale par le Conseil d'administration, dans les six premiers mois qui suivent la clôture de l'exercice, aux jour, heure et lieu désignés dans l'avis de convocation.

Les Assemblées générales peuvent être convoquées extraordinairement soit par le Conseil d'administration, soit par les commissaires en cas d'urgence. Le Conseil est tenu, dans les cas autres que ceux prévus à l'article 42 ci-après, de convoquer l'Assemblée générale lorsque la demande lui en est faite par des actionnaires représentant le quart au moins du capital social.

Les convocations aux Assemblées générales sont faites, seize jours au moins à l'avance, par un avis inséré dans un des journaux d'annonces légales du lieu du siège social. Le délai de convocation, sauf l'effet des prescriptions légales et de celles de l'article 42 ci-après, relatives aux Assemblées extraordinaires réunies sur deuxième ou troisième convocation.

Les avis de convocation doivent indiquer sommairement l'objet de la réunion

#### Article 31.

Les propriétaires d'actions au porteur doivent, pour avoir le droit d'assister à l'Assemblée générale, déposer leurs titres cinq jours au moins avant cette Assemblée, soit au siège social, soit dans les maisons de banque ou établissements indiqués dans l'avis de convocation. Toutefois, le Conseil d'administration a

la faculté de recevoir les dépôts même en dehors de la limite ci-dessus fixée. Il est remis à chaque déposant une carte nominative.

Les titulaires de titres nominatifs et les déposants d'actions au porteur, dans les conditions ci-dessus, peuvent se faire représenter à l'Assemblée générale.

Nul ne peut représenter un actionnaire à l'Assemblée s'il n'est lui-même membre de l'Assemblée ou représentant légal d'un membre de l'Assemblée. Le nu propriétaire est valablement représenté par l'usufruitier.

La forme des pouvoirs est déterminée par le Conseil d'administration.

#### Article 34.

Les délibérations de l'Assemblée générale sont constatées par des procès-verbaux inscrits sur un registre spécial et signés par les membres composant le bureau.

Les copies ou extraits de ces procès-verbaux, à produire en justice ou ailleurs, sont signés soit par le président du Conseil, soit par l'administrateur-délégué, soit encore par deux administrateurs.

Après la dissolution de la Société et pendant la liquidation, ces copies ou extraits sont signés par deux liquidateurs ou, à leur défaut, par le liquidateur unique.

#### Article 36.

L'Assemblée générale ordinaire (annuelle ou convoquée extraordinairement), se compose des actionnaires propriétaires de cinq actions au moins libérées des versements exigibles.

Toutefois, les propriétaires de moins de cinq actions peuvent se réunir pour former ce nombre et se faire représenter par l'un d'eux ou par un membre de l'Assemblée, à la condition de déposer leurs pouvoirs au siège social cinq jours au moins avant la date de l'Assemblée générale.

#### Article 39.

L'Assemblée générale ordinaire (annuelle ou convoquée extraordinairement), entend le rapport du Conseil d'administration sur les affaires sociales; elle entend également le rapport des commissaires sur la situation de la Société, sur le bilan et sur les comptes présentés par le Conseil.

Elle discute, approuve ou redresse les comptes; elle fixe les dividendes à répartir.

Elle nomme les administrateurs.

Elle autorise tous emprunts par voie d'émission d'obligations, hypothécaires ou autres.

Elle délibère sur toutes autres propositions portées à l'ordre du jour et qui ne sont pas de la compétence de l'Assemblée générale extraordinaire.

Enfin elle confère au Conseil les autorisations nécessaires pour tous les cas où les pouvoirs, à lui attribués, seraient insuffisants.

La délibération contenant l'approbation du bilan et des comptes, doit être précédée du rapport des commissaires, à peine de nullité.

#### Article 40.

L'Assemblée générale extraordinaire se compose de tous les actionnaires quels que soient le nombre et la catégorie de leurs actions, pourvu qu'elles aient été libérées des versements exigibles.

#### Article 40.

L'année sociale commence le 1<sup>er</sup> janvier et finit le 31 décembre.

Par exception, le premier exercice comprend le temps écoulé depuis la constitution de la Société jusqu'au 31 décembre 1934.

#### Article 45.

Les produits de la Société constatés par l'inventaire annuel, déduction faite des frais généraux, des charges sociales, de tous amortissements de l'actif social, et de toutes réserves pour risques commerciaux ou industriels constituent les bénéfices nets.

Sur ces bénéfices nets, il est prélevé dans l'ordre suivant :

1° Cinq pour cent pour constituer le fonds de réserve prescrit par la loi.

Ce prélèvement cesse d'être obligatoire lorsque le fonds de réserve a atteint une somme égale au dixième du capital social. Il reprend son cours lorsque, pour une cause quelconque, la réserve est descendue au-dessous de ce dixième ;

2° La somme nécessaire pour payer le premier dividende de six pour cent est calculée sur la somme dont les actions sont libérées et non amorties.

Le solde est réparti comme suit :

Dix pour cent au Conseil d'administration ;

Et quatre-vingt-dix pour cent aux actionnaires, sans distinction entre eux.

Toutefois l'Assemblée générale ordinaire, sur la proposition du Conseil d'administration, a le droit de décider le prélèvement, sur la portion revenant aux actionnaires, dans le solde des bénéfices, des sommes qu'elle juge convenables de fixer, soit pour être reportées à nouveau sur l'exercice suivant, soit pour des amortissements supplémentaires de l'actif social, soit pour être portées à un fonds de réserve extraordinaire.

Ce fonds peut être affecté notamment, suivant ce qui est décidé par l'Assemblée générale ordinaire, sur la proposition du Conseil d'administration, soit à compléter d'abord aux actions un premier dividende de six pour cent, en cas d'insuffisance des bénéfices d'un ou de plusieurs exercices, soit au rachat et à l'annulation d'actions de la Société, soit à l'amortissement partiel de ces actions par voie de tirage au sort ou autrement. Les actions intégralement amorties sont remplacées par des actions de jouissance ayant les mêmes droits que les autres actions, sauf le premier dividende de six pour cent et le remboursement du capital.

II. — Suivant acte reçu par M<sup>e</sup> André OUDARD, Notaire à Paris, le 12 juin 1933, il a été déclaré que les cinq cents actions à souscrire en numéraire l'ont été entièrement par neuf souscripteurs et que chacun de ceux-ci ont versé sur chaque action par lui souscrite le capital nominal de cent francs, ce qui a fait ressortir le total des versements effectués pour ces cinq cents actions libérées à la somme de cinquante mille francs.

Et qu'il a été représenté à l'appui de cette déclaration un état contenant les noms, prénoms, qualités et demeures des souscripteurs, le nombre d'actions souscrites et le montant des versements effectués par chacun d'eux. Cette pièce, certifiée véritable, est demeurée annexée audit acte notarié.

III. — Du procès verbal (dont copie a été déposée au rang des minutes dudit M<sup>e</sup> OUDARD, le 29 juin 1933), de la délibération prise par l'Assemblée générale tenue le 15 juin 1933 de la Société *Tahitia, Société Océanienne d'Etudes et d'Exploitations*, il appert :

1° Que l'Assemblée générale, après vérification, a reconnu la sincérité de la déclaration de souscription et de versement faite par le fondateur de la Société, aux termes de l'acte reçu par M<sup>e</sup> OUDARD, Notaire susnommé, le 12 juin 1933 ;

2° Qu'elle a approuvé les statuts de la Société *Tahitia, Société Océanienne d'Etudes et d'Exploitations* ;

3° Qu'elle a nommé comme premiers administrateurs, pour une durée de six ans :

M. Jean-Robert NEGRE, propriétaire, 19, quai des Bergues, Genève (Suisse) ;

M. Charles-Félix ROBIN, industriel, 11, rue Verniquet, Paris. Lesquels ont accepté lesdites fonctions.

4° Que l'Assemblée a nommé comme commissaire aux comptes, M<sup>lle</sup> TELLIER, Liliane, 47, rue du Château, Paris, et M. PELLETIER, Louis, 7, cité Lemierre, Paris, comme commissaire suppléant.

Lesquels ont accepté les fonctions pour faire un rapport à l'Assemblée générale sur les comptes du premier exercice.

Un original des statuts de la Société *Tahitia, Société Océanienne d'Etudes et d'Exploitations*, des expéditions de l'acte de déclaration et de souscription et de versement et de la liste y annexée, des copies du procès-verbal de l'Assemblée susénoncée, déposés au rang des minutes de M<sup>e</sup> OUDARD, Notaire, ont été déposés à Paris à chacun des greffes du Tribunal de Commerce de la Seine et de la Justice de Paix du neuvième arrondissement, à la date du 10 juillet 1933 et au Greffe commun du Tribunal de Commerce et de la Justice de Paix de Papeete, le 27 juin 1938.

*Le Conseil d'Administration,*

Etude de M<sup>e</sup> G. AHNNE, Défenseur à Papeete.

## SOCIÉTÉ TAHITIA

Société anonyme au capital de 50.000 francs.

**Siège social :**

7 bis, boulevard Roohechouart, Paris-9<sup>e</sup> transféré  
91, boulevard Malesherbes, Paris-8<sup>e</sup>

Aux termes d'une délibération du Conseil d'Administration, en date du 10 juillet 1935, le siège social a été transféré à dater du 16 juillet 1935, 91 boulevard Malesherbes à Paris.

Une copie du procès-verbal de la délibération du Conseil d'Administration a été déposée au greffe de la Justice de Paix du neuvième arrondissement, le 30 juillet 1935, et au greffe de la Justice de Paix du huitième arrondissement, le 31 juillet 1935 ainsi qu'au Greffe Commun du Tribunal de Commerce et de la Justice de Paix de Papeete, le 27 juin 1938.

Etude de M<sup>e</sup> G. DUBOUCH, notaire à Papeete.

## Vente de fonds de commerce.

**Première insertion.**

Suivant acte passé devant M<sup>e</sup> Dubouch, notaire à Papeete, le 19 juillet 1938, enregistré le lendemain, M<sup>me</sup> Temehau a TEAI a cédé à M. Louis ASTIER un fonds de commerce de café-restaurant-dancing connu sous le nom de **Lafayette-Plage-Dancing** et exploité à Arue.

Ledit fonds consistant en :

a) L'enseigne, la clientèle et l'achalandage attachés au fonds de commerce.

- b) Le matériel et l'agencement servant à l'exploitation du fonds.  
 c) Et les marchandises le garnissant.  
 La prise de possession a été fixée au 19 juillet 1938.  
 Les oppositions devront être faites dans les dix jours de la seconde insertion, à Papeete, en l'étude de M<sup>e</sup> Dubouch, notaire.

---

## ANNONCES DIVERSES

---

Madame V<sup>ve</sup> Fernand Cassiau, les familles Henri Drollet, Zeimet et Quesnot très touchées des nombreux témoignages de sympathie qui leur ont été adressés lors du décès de

— MONSIEUR LOUIS CHRÉTIEN BLAINVILLE

présentent ici avec leur reconnaissance, leurs sincères remerciements.

EN VENTE A L'IMPRIMERIE DU GOUVERNEMENT

### " OCEANIA "

Légendes et Récits Polynésiens.

Extrait des *Bulletins* de la Société d'Etudes Océaniques.

**PRIX BROCHÉ: 20 FRANCS**

## ESSAI DE BIBLIOGRAPHIE DU PACIFIQUE

PAR M. LE GOUVERNEUR L. JORE.

**Prix broché : 30 francs.**

## TAHITI ET SES ARCHIPELS

**PRIX BROCHÉ : 12 francs.**

## PROCÈS-VERBAUX

des Délégations Economiques et Financières.

SESSIONS ORDINAIRES 1933, 1934, 1935 ET 1936.

PRIX BROCHÉS : ANNÉE 1933 : **20 francs.**

— — ANNÉE 1934 : **25 francs.**

— — ANNÉE 1935 : **20 francs.**

— — ANNÉE 1936 : **30 francs.**

## SÉMAPHORE DE PAPEETE

PRIX : EN FEUILLE : **50 CENTIMES.**

# BERGER SEC

MIDI...7 HEURES...L'HEURE DU BERGER

