

JOURNAL OFFICIEL

DES ÉTABLISSEMENTS FRANÇAIS DE L'OcéANIE

PARAISANT LE 1^{er} ET LE 16 DE CHAQUE MOIS

MATAHITI 86
N° 11.

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

MAHANA 16
NO ME 1937.

ABONNEMENTS

	UN AN	SIX MOIS	3 MOIS
Etablissements français de l'Océanie	50 fr.	27 fr.	15 fr.
France et Colonies	54 fr.	30 fr.	17 fr.
Etranger	61 fr.	37 fr.	20 fr.

ABONNEMENTS ET ANNONCES

Les demandes d'abonnement et d'annonces devront être adressées au Chef de l'Imprimerie à Papeete

PAIX DU NUMÉRO : 3 Francs 50.

Les abonnements et les annonces sont payables d'avance.

ANNONCES ET AVIS

Annonces judiciaires : la ligne	3 fr.
Les mêmes renouvelées : la ligne	1 50
Annonces commerciales et avis divers	2 fr.
Les mêmes renouvelées	2 fr.
Publication de sociétés philanthropiques, artistiques, littéraires, scientifiques, et sportives etc	1 40

SOMMAIRE

PARTIE OFFICIELLE

1937	Pages
ACTES DU POUVOIR CENTRAL	
2 février Décret rendant exécutoires, dans les territoires d'outre-mer, la loi du 16 juin 1933 et le décret du 1 ^{er} septembre 1931 sur la sécurité de la navigation et sur l'hygiène à bord des navires matricules dans la métropole, suivi de la loi du 16 juin 1933 et du décret du 1 ^{er} septembre 1931 (Arrêté de promulgation n° 299 c, du 27 mars 1937) — Le décret du 2 février 1937, la loi du 16 juin 1933, une partie du décret du 1 ^{er} septembre 1934 et l'arrêté de promulgation n° 299 c, du 27 mars 1937, ont paru au Journal officiel de la Colonie du 1 ^{er} mai 1937, n° 10, pages 276 à 299	312
18 février..... Décrets rendant applicables aux colonies pays de protectorat et territoires sous mandat relevant du ministère, les décrets du 8 décembre 1936 concernant la dénomination des appellations d'origine contrôlées de certains vins (1) et le décret du 4 janvier 1937 concernant l'étiquetage des vins à appellations contrôlées (1) (Arrêté de promulgation n° 342 c, du 9 avril 1937)	346
26 février..... Décret abrogeant le décret du 6 juin 1925 sur les opérations d'articles d'argent dans les relations coloniales ou intercoloniales (Arrêté de promulgation n° 438 c, du 7 mai 1937)	347
27 février..... Arrêté ministériel portant application aux colonies et pays de protectorat relevant du ministère les dispositions de l'arrêté du 21 septembre 1936 du ministre de l'air définissant dans le cadre de la loi du 31 mai 1924, les conditions d'emploi des aéronautes civils (Arrêté de promulgation n° 438 c, du 7 mai 1937)	347
Extraits — Nominations — M Bolland, Procureur de la République près le Tribunal supérieur d'appel des Etablissements français de l'Océanie	348
M Cochun, Substitut du Procureur de la République à Nouméa	348
M Malignon, Juge suppléant dans le ressort de la Cour d'Appel de Hanoi	348
M Père, (Pierre), à l'emploi d'agent spécialisé à l'échelon de 20 000 francs	348

(1) Voir les décrets du 8 décembre 1936, (J O R F du 1^{er} décembre 1936, pages 12734 à 12744) et du 4 janvier 1937, (J O R F du 8 janvier 1937, page 377)

ACTES DU GOUVERNEMENT LOCAL

28 avril..... Décision n° 418 c, affectant aux Iles-Sous-le-Vent le Médecin-Capitaine Perrin, (André, Maurice), des Troupes coloniales et le nommant Chef de la Circonscription administrative de cet archipel.	348
28 avril..... Arrêté n° 419 c, nommant le Médecin-Capitaine Perrin, (André, Maurice), Chef de la Circonscription administrative des Iles-Sous-le-Vent, Administrateur-Maire de la Commune mixte d'U-turoa	348

3 mai	Décision n° 434 a g f, nommant une commission chargée d'étudier les modalités d'application du décret du 7 janvier 1937, autorisant dans les Etablissements français de l'Océanie, une loterie au profit de la liquidation de la Caisse Agricole	349
4 mai	Décision n° 433 a g f, fixant la date de mise en recouvrement a) du rôle principal de la taxe sur les chiens de la Commune de Papeete, pour l'année 1937 ; b) du rôle principal de l'impôt sur la propriété bâtie, des patentes, de la taxe additionnelle de 40 %, au profit de la Chambre de Commerce, de la taxe sur les étrangers d'origine asiatique, de la taxe sur les voitures, dus pour l'année 1937 par les asiatiques de l'île de Tahiti, c) du rôle supplémentaire émis au titre du 1 ^{er} trimestre 1937 pour la perception de Tahiti	349
5 mai	Décision n° 437 p, attribuant les allocations scolaires pour l'année 1937	349
7 mai	Décision n° 442 c, nommant le gardien auxiliaire de la Prison Orustu a Tehel dit Marama, agent de police de 2 ^e classe du cadre local	350
11 mai	Décision n° 451 a g f, fixant la date de mise en recouvrement du rôle supplémentaire émis au titre du 4 ^e trimestre 1936 pour la perception de Tahiti et du rôle principal de l'impôt des routes 1937 de la Commune de Papeete	350
12 mai	Arrêté n° 452 a g f, autorisant la formation d'une société coopérative de consommation dite "Nuhi" à Fakahua, (Tuamotu)	351
12 mai	Décision n° 433 c, donnant délégation de signature pour certaines pièces à M Père, (Pierre), Chef de Cabinet du Gouverneur	351
	Erratum au Journal officiel de la Colonie du 1 ^{er} mai n° 10, page 302	351
	Extraits	351
ACTE MUNICIPAL		
22 avril	Arrêté municipal relatif à la police des vérandahs non closes donnant directement sur la voie publique	352

AVIS OFFICIELS

Exequatur — M Torao Wakamatsu, Consul général du Japon à Sydney, pour avoir juridiction sur la Nouvelle-Calédonie et les Iles françaises du Pacifique	352
Avis de concours pour l'emploi de commis stagiaire des Services civils	352
Services des Douanes — Concours et examens prévus pour le personnel des douanes	353
Election du 14 juin 1936 du Représentant des Conseils de districts de l'Archipel des Tuamotu aux Délégations Economiques et Financières des Etablissements français de l'Océanie	353

PARTIE NON OFFICIELLE

STATISTIQUES

Mouvements du Port de Papeete pendant le mois d'avril 1937	353
Mouvements sanitaires pendant le mois d'avril 1937	353

DIVERS

Annonces judiciaires	353
----------------------	-----

PARTIE OFFICIELLE

ACTES DU POUVOIR CENTRAL

Règlement d'administration publique pour l'application aux bâtiments d'une jauge brute supérieure à 250 tonneaux de la loi du 16 juin 1933 sur la sécurité de la navigation maritime et l'hygiène à bord des navires de commerce, de pêche et de plaisance.

(Voir la 1^{re} partie du décret au *Journal officiel* de la Colonie du 1^{er} mai 1937, page 283).

CHAPITRE IV

Règles de calcul du tirant d'eau maximum. Marques de franc-bord.

Marques de charge maximum.

Art. 65. — Les navires de commerce et de pêche doivent porter sur leur coque, au milieu de la longueur de chaque bord, une marque dite marque ou disque de franc-bord, déterminant d'une façon apparente la limite supérieure d'immersion qu'il est licite d'atteindre.

Les conditions dans lesquelles cette limite supérieure d'immersion est calculée et contrôlée, compte tenu des prescriptions relatives à la construction, ainsi que celles dans lesquelles sont apposées les marques correspondant aux lignes de charge employées conjointement avec le disque de franc-bord sont définies au présent chapitre et à l'annexe II du présent règlement.

Toutefois, pour les yachts de plaisance et pour les navires ne transportant ni cargaison ni passagers, le ministre de la marine marchande peut, sur l'avis de la commission centrale, dispenser partiellement ces navires des prescriptions contenues dans le présent chapitre,

Visites, assignation, marquage.

Art. 66. — Aucun navire soumis aux dispositions du présent chapitre ne peut prendre la mer sans qu'il ait été visité dans les conditions prévues à l'article 70 ci-après. Il doit, en outre, satisfaire aux conditions d'assignation du franc-bord déterminées à la 2^e partie de l'annexe II du présent règlement, et être marqué conformément aux dispositions du présent chapitre et de l'annexe précitée.

Dispositions pour les navires chargeant du bois en pontée.

Art. 67. — 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. 68. — Un navire à citernes qui a été visité conformément aux prescriptions de l'article 66 peut recevoir les marques pour les navires à citernes à condition qu'il satisfasse aux dispositions de la 6^e partie de l'annexe II.

Dispositions pour les navires de types spéciaux.

Art. 69. — 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 classifications reconnues par le ministre 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 des 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. 70. — 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 ministre de la marine marchande, sous réserve des dispositions contenues à l'article 11 de la loi du 16 juin 1933.

Délivrance des certificats de franc-bord.

Art. 71. — 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 ministre de la marine marchande, après avis de la commission centrale, pour certains types de navires et pour certaines navigations.

Durée de la validité des certificats.

Art. 72. — 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 y est mentionnée par la société de classification qui l'a délivré en vertu de l'article 71, 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° Si des modifications de quelque importance affectant le calcul du franc-bord ont été apportées à la coque ou aux superstructures du navire ;

2° 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° Lorsque le navire n'a pas été visité périodiquement aux époques et dans les conditions fixées par la loi du 16 juin 1933 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 1° ne sont pas modifiées et que les installations et les dispositifs visés dans la clause 2° sont maintenus en état.

Zones et régions périodiques.

Art. 73. — 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 règlement.

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. 74. — Pour tout navire présent dans un port, l'inspecteur de la navigation 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° Que le navire n'est pas chargé au delà des limites permises par le certificat dans les conditions fixées à l'article 73 ;

2° Que la position des lignes de charge sur le navire correspond aux indications portées sur le certificat.

3° Qu'en ce qui concerne les points visés dans les clauses 1° et 2° du paragraphe 3 de l'article 72, 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. 75. — Outre ses marques de franc-bord, le navire doit porter, sur l'étrave et sur l'étambot (étambot arrière des navires 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. — Epuisement et assèchement.

PREMIÈRE PARTIE

MACHINES A VAPEUR ET APPAREILS ÉVAPORATOIRES

PREMIÈRE SECTION

Dispositions générales

Art. 76. — 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

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 luyau 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 55), 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. 77. — 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. 78. — 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. 79. — 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 pourvues 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. 80. — 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 placés sur le pont sont recouverts d'un encaissement ou pourvus d'un garnissage convenable ; ils doivent être munis de purges.

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

Relevé des diagrammes de pression.

Art. 82. — 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. 83. — 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 au 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 torcé). 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 placés 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. — Salinometre.

Art. 84. — Chaque chaudière est munie de deux appareils indicateurs de niveau indépendants 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 manœuvrable 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 obturateurs 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 point convenable, mais en aucun cas sur la tubulure des tubes de niveau.

Soupapes de sûreté.

Art. 85. — 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 mètre 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 mètre 52, une soupape d'un diamètre minimum de 51 millimètres suffit.

Tous les récipients de plus de cent 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 vapeurs 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 à 10 p. 100 au-dessus de leur timbre.

Appareils d'alimentation. — Réchauffeurs d'eau.

Art. 86. — 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 placés 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. 87. — 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 compartiment 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, elles sont pourvues de soupapes convenablement installées permettant de les isoler.

Robinets et soupapes.

Art. 88. — 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. 89. — 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 d'eau, 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. 90. — 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 contigue 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.

Tubulures pour vérifications et essai de pression hydraulique.

Art. 91. — Toute chaudière est munie d'un ajutage terminé par une bride de 4 centimètres de diamètre et de 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.

Ouvertures sur la chaudière.

Art. 92. — 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. 93. — 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. 94. — 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.

ÉPREUVES DES CHAUDIÈRES ET MACHINES.

Epreuve avant installation.

Art. 95. — 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 maintenu 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 k. 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 sécheurs 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 authentiqué par le consul de France dans le lieu où a été construite la chaudière. Le certificat constatant que l'épreuve réglementaire a été effectuée chez le constructeur.

Epreuves à bord, timbrage et réglage.

Art. 96. — 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 95, 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 centimètres carrés, 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 85 sont bien réalisées.

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

Epreuve des appareils à vapeur autres que les chaudières. —

Epreuve des condenseurs.

Art. 97. — Sont soumis aux épreuves ci-dessus, suivies du timbrage, les récipients de forme 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 95 comme pour l'épreuve prévue à l'article 96, 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 dans 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.

Epreuves des cylindres et des enveloppes de turbines.

Art. 98. — 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 = $P + 6$ kilogr.

Cylindre BP, pression d'épreuve = 3 kilogrammes.

Machines à triple expansion.

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

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

Cylindre BP, pression d'épreuve = 3 kilogrammes.

Machines à quadruple expansion.

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

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 :

Turbines à réaction (double ou triple expansion).

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

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

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

La pression d'essai ne doit jamais être inférieure à 2 kilogr. 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 = $1,5 \text{ WP} + 0 \text{ kilogr. } 350$.

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

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

La pression d'essai ne doit jamais être inférieure à $2 \text{ kilogr. } 100$.

Turbines à action.

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

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

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

Lorsque l'appareil moteur comprend des machines alternatives à triple expansion et des turbines BP, les cylindres HP et MP des machines alternatives sont éprouvés comme il est dit au paragraphe 4 ci-dessus et les cylindres BP à 4 kilogr. ; les enveloppes des turbines sont éprouvées sous une charge égale à $2 \text{ kilogr. } 100$.

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

Essais avant mise en service.

Art. 99.— 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. 100.— 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. 101.— 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. 102.— Pour les chaudières principales et auxiliaires, la visite prévue à l'article 101 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. 103.— 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 machine et de la ligne d'arbres 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.

Prescriptions à la suite des visites.

Art. 104 — 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 limbre soit abaissé, cette opération est effectuée ainsi que le nouveau réglage des soupapes.

Age des chaudières neuves.

Art. 105.— 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. 106.— Une chaudière usagée placée à bord d'un navire doit être visitée et éprouvée conformément aux prescriptions de l'article 107 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 101 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. 107.— En dehors des époques indiquées à l'article 101, une visite comportant des constatations plus complètes est exigée pour toute chaudière ou pour tout récipient de vapeur visé par l'article 97 :

1° Lorsque cet appareil, ayant déjà servi, est embarqué et mis en service à bord d'un navire ;

2° Lorsque cet appareil a subi une réparation notable ;

3° 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, degarni 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 95 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. 108. — Un journal de la machine, coté et paraphé par l'administrateur de l'inscription maritime 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. 109. — Les dispositions prévues aux paragraphes 1^{er} à 5 et 7 à 13 de l'article 76 et aux articles 77 à 79 et 81 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 113 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. 110. — 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 combustible 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. 111. — 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. 112. — 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. 113. — Par dérogation à l'article 109, les compartiments des moteurs à combustion interne peuvent contenir une ou plusieurs chaudières auxiliaires. Mais les précautions sont prises pour protéger contre tous risques d'incendie les réservoirs et les tuyaux de combustible liquide, ainsi que les réservoirs d'air.

Vireur.

Art. 114. — 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. 115. — 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 tous 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.

Réservoirs d'air comprimé.

Art. 116. — La capacité totale des réservoirs ou 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 com-

presseur, 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 vapeur, etc., etc.).

Disposition spéciale aux moteurs à injection mécanique.

Art. 117. — 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. 118. — 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 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. 119. — 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 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. 120. — Tous les tuyaux pour le combustible liquide et l'air à haute pression sont en acier étiré ou en cuivre étiré et recuit.

Les joints du tuyautage se font métal sur métal (assemblages 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 acciden-

tellement 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. 121. — 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. 122. — 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. 123. — 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. 124. — 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. 125. — 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. 126. — 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. 127. — 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 de 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-diésel, 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 des conduits de circulation d'eau de refroidissement des couvercles de cylindres et des pistons sont essayés à 2 k. 100 par centimètre carré, l'étanchéité doit être parfaite sous cette pression.

Les enveloppes des cylindres des compresseurs sont essayées à 2 k. 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 k. 500 et les refroidisseurs à basse pression sous une charge égale à leur pression de régime augmentée de 6 kilogr.

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

La pompe de balayage, le tuyautage d'évacuation, les col-

lecteurs et les silencieux sont essayés à une pression de 2 k. 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 kilogr., et à cette pression augmentée de 75 kilogr., 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 k. 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. 128. — Tous les tuyaux à haute pression pour le combustible liquide 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 kilogrammes et, à la pression $P + 75$, lorsque P est supérieur à 75 kilogr.

Poinçonnage.

Art. 129. — 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 mise en service.

Art. 130. — 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 manoeuvres prévu à l'article 116.

Epreuves des moteurs auxiliaires et de tous moteurs embarqués sur des navires en service

Art. 131. — 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. 132. — 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. 133. — Les moteurs principaux et auxiliaires sont soumis, tous les quatre ans, au moment des grandes visites de la coque, à des vérifications plus complètes.

A 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.

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

Visite exceptionnelle.

Art. 134. — 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. 135. — Les dispositions des articles 105 à 108 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. 136. — 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. 137. — 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 Luchair.

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

Art. 138. — 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'emmagasinement du combustible liquide.

Les soutes transversales sont pourvues d'une cloison longitudinale au moins, et si leurs dimensions et leurs formes l'exigent, de tôles 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 cofferdains.

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'emmagasinement du combustible liquide ne sont pas isolés des cales ou compartiments contigus par des cofferdams, 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'emmagasinement du combustible liquide sont contigus à d'autres compartiments destinés à d'autres usages, ils en sont isolés par des cofferdams formés par deux varangues étanches. Ces cofferdams doivent être pourvus de tuyaux d'air et de tuyaux de sonde.

Les soutes, deep-tanks, coquerons et réservoirs spécialement 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 mètre 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. 139.— 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 coffers, établis conformément aux prescriptions de l'article 138.

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 138 restent applicables.

Pour les épreuves on applique les prescriptions prévues à l'article 138, mais la hauteur de la colonne d'eau au-dessus du sommet ne peut être inférieure à 3 mètres 60 pour les soutes, deep-tanks, coquerons, ainsi que pour le double-fond, et à 1 mètre 80 pour les réservoirs. Les réservoirs travaillant sous pression sont essayés au double de la pression de régime et, au minimum, à 1 kilogr. par centimètre carré.

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

Art. 140.— 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 des réservoirs indépendants 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. 141.— 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. 142.— 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 leur longueur.

Les vannes sont construites de manière à écarter toute possibilité d'un desserrage 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. 143.— 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'obs-

truction. 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. 144. — 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. 145. — Les compartiments des machines et chaudières, les cofferdams, 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 route. On doit veiller particulièrement au bon ajustage des portes de boîtes à fumée et à 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 admettra dans ces compartiments ou dans celui des machines aucun emménagement en bois, tel que magasin, plateforme, 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. 146. — 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 chacune 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, placés à l'arrière des compartiments. Elles sont munies de crépines.

Il existe, dans chaque compartiment, non compris les coquerons, une archipompe 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 archipompe 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 archipompes 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

Positions générales.

Art. 147. — 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 dalots 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 waterballasts 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 waterballasts et celui qui sert au combustible liquide doivent être indépendants les uns des autres. Ces catégories de tuyaux doivent aboutir à des boîtes de distribution 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 branchements 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 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 waterballasts, 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. 148.— 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 machines 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 waterballast.

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 mètres 50 de longueur.

Navires à vapeur destinés au transport des passagers.

Art. 149.— 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 mètres 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 de 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 deux 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 seulement, 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 refouler 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 147 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'invasion d'un compartiment.

Navires à moteurs de tous types.

Art. 150.— 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 vapeur 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 moteur. Ces pompes doivent pouvoir aspirer dans tous les compartiments.

Ces pompes peuvent être remplacées par des pompes automotrices 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 la cale du compartiment du moteur, indépendante de celle des pompes de cale ci-dessus mentionnées.

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

CINQUIÈME PARTIE.

CAS EXCEPTIONNELS ET DISPENSES.

Appareils moteurs spéciaux.

Art. 151.— 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. 152.— Conformément à l'article 11 de la loi du 16 juin 1933, sont dispensés des visites, constatations et essais prévus au présent chapitre (1^{re}, 2^e et 3^e 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 Ministre de la marine marchande 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. 153.— 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^e, 4^e et 5^e 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. 154.— 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 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. 155.— Au-dessus de 500 tonneaux de jauge brute, les navires à propulsion mécanique et les navires à voiles munis de chaudières 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. 156.— 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 doivent 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 élec-

triques 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 divers.

Art. 157.— Les hiloires de panneaux d'une hauteur inférieure à 60 centimètres sont protégés par des garde-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. 158.— 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 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. 159.— 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 toute autre disposition donnant une sécurité équivalente).

CHAPITRE VII.

Radiotélégraphie.

Navires assujettis.

Art. 160.— Doivent être munis d'une installation radiotélégraphique répondant aux conditions techniques de l'article 165 et sous réserve des dispenses prévues à l'article 161 :

- 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. 161.— Peuvent être dispensés par le ministre de la marine marchande, 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 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. 162. — 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. 163. — Tout navire à passagers obligatoirement muni d'une installation radiotélégraphique, en vertu des dispositions de l'article 160, 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 l'inspecteur de la navigation et du travail maritimes, 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 160, 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 de l'inspecteur de la navigation. Autant que possible, l'écoute se fait à des heures indiquées par le tableau ci-après ; (1)

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 : (1)

Organisation du service d'écoute avec ou sans auto-alarme.

Art. 164. — A bord des navires non pourvus d'un appareil auto-alarme, 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 8 heures et deux opérateurs ou écouteurs 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 8 heures.

A bord de tous les navires pourvus d'un appareil auto-alarme, 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 l'application des dispositions qui précèdent, on entend :

1° Par auto-alarme, un appareil récepteur automatique d'alarme 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'écouteur délivré par l'administrateur des postes et des télégraphes.

Conditions techniques requises.

Art. 165. — Les installations radiotélégraphiques prescrites par l'article 160 doivent satisfaire aux conditions suivantes ;

L'installation doit comprendre une installation principale et une installation de secours qui doivent être réceptionnées par l'administration 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 acous-

(1) Voir tableau, J.O.R.F. du 6 octobre 1934, page 10191.

tique, soit par téléphone, soit par tout autre moyen de communication aussi efficace.

Chaque cabine de radiotélégraphie 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 240 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'ondes inférieures à 100 kc/s (3.000 mètres) qui sont utilisées pour la transmission des signaux horaires et les passages 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 se-

cours 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 reproduits dans leur intégralité.

Art. 166. — 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 161 du présent chapitre.

Ces certificats sont du modèle reproduit à l'annexe IX et délivrés par l'administrateur de l'inscription maritime du port où le navire a subi les visites prescrites aux articles 8, 9 et 10 de la loi du 16 juin 1933.

CHAPITRE VIII

Sécurité de la navigation.

Signal distinctif.

Art. 167. — Il doit être attribué à tous les navires de 1^{re}, 2^e et 3^e catégories, sur demande de l'armateur, un signal de reconnaissance, dit signal distinctif. Pour les navires des autres catégories, quel que soit leur tonnage, l'armateur peut demander l'attribution d'un tel signal.

Avis de danger.

Art. 168. — En présence de glaces, d'une épave dangereuse, d'une tempête tropicale dangereuse, ou de tout autre danger immédiat pour la navigation tout capitaine est tenu d'en informer, par les moyens dont il dispose, les navires dans le voisinage, ainsi que les autorités compétentes au premier point de la côte avec lequel il peut communiquer.

Autant que possible, les capitaines de navires doivent prévenir les navires dans le voisinage, lorsqu'ils rencontrent une force de vent de 8 ou au-dessus de l'échelle décimale ou de 10 au-dessus de l'échelle Beaufort.

Vitesse dans le voisinage des glaces.

Art. 169. — Lorsque des glaces sont signalées sur la route ou près de la route à suivre, le capitaine de tout navire est tenu, pendant la nuit, de marcher à une vitesse modérée ou de changer la route de son navire, si le temps le permet, de manière à se tenir en dehors de la zone dangereuse.

Routes de l'Atlantique Nord.

Art. 170. — Les compagnies de navigation de lignes régulières à passagers doivent fournir au ministre de la marine marchande tous renseignements utiles sur les routes qu'elles se proposent de faire suivre à leurs navires dans l'Atlantique Nord, ainsi que tous les changements qui peuvent être apportés à ces routes. Ces informations sont portées à la connaissance des navigateurs par la voie des publications du service hydrographique.

Commandements à la barre.

Art. 171. — Les commandements à la barre sont donnés à l'aide des mots « droite » et « gauche » correspondant au sens sur lequel doit venir le navire en marchant en avant.

L'appareil à gouverner doit être installé de telle façon que le navire allant de l'avant et devant, par exemple, abatte sur la « droite », la roue de commande et l'aiguille de l'axiomètre, le safran du gouvernail et l'avant du navire manœuvrent à la fois vers la droite.

L'emploi pour ces commandements de mots « tribord » et « bâbord » est interdit.

Les locutions à employer pour ces commandements sont :

A droite signifiant : « Mettez le gouvernail sur tribord » ;

A gauche, signifiant : « Mettez le gouvernail sur bâbord » ;

Zéro, signifiant, « Mettez le gouvernail au milieu » ;

Comme ça, signifiant : « Maintenez le cap tel qu'il est »

A ce dernier commandement, le gouvernail est manœuvré de façon à maintenir le bâtiment à son cap actuel.

Lorsqu'il y a lieu de préciser, les commandements « à droite », « à gauche », sont suivis du nombre de degrés indiquant l'angle que le gouvernail doit faire avec le plan longitudinal.

Les commandements « à droite » et « à gauche » suivis du mot « toute » indiquent qu'il faut mettre le gouvernail à la position extrême sur tribord ou sur bâbord.

Les commandements sont répétés à la personne qui gouverne au moment où l'ordre est donné ; ensuite, cette personne rend compte de l'exécution.

Dans la navigation à voiles, les commandements : loffez, arrivez, laissez porter, la barre au vent, la barre dessous, etc..., continuent à être employés, ainsi que tous ceux qui sont basés sur la direction du vent et dans lesquels les mots « tribord » et « bâbord » ne figurent pas.

Les règles précédentes de commandement par « droite » et « gauche », s'appliquent également aux embarcations.

Signaux radiotélégraphiques d'alarme, de détresse et d'urgence.

Art. 172. — Les signaux radiotélégraphiques d'alarme et de détresse peuvent être employés seulement par les navires en danger sérieux et imminent, qui ont besoin d'une assistance immédiate. Dans tous les autres cas où on a besoin d'assistance ou dans lesquels un navire désire émettre un avertissement indiquant qu'il pourra être nécessaire de faire ultérieurement le signal d'alarme ou de détresse, il doit être fait usage du signal urgent (XXX) prévu par le règlement général des radiocommunications annexé à la convention internationale des télécommunications en vigueur.

Si le capitaine d'un navire a émis le signal d'alarme ou de détresse et s'il estime ultérieurement que l'assistance n'est plus nécessaire, il doit immédiatement le faire savoir à toutes les stations intéressées, conformément au règlement général annexé à la convention susvisée.

Vitesse de transmission des messages de détresse.

Art. 173. — La transmission des messages relatifs aux cas de détresse, d'urgence ou de sécurité, ne doit pas être faite à une vitesse supérieure à 16 mots par minute.

Emploi injustifié de signaux internationaux de détresse.

Art. 174. — Est interdit, sauf s'il s'agit de signaler qu'un navire est en détresse, l'emploi de l'un des signaux de dé-

trresse prévus au règlement international pour prévenir les abordages en mer, ainsi que l'emploi d'un seul signal quelconque pouvant être confondu avec ces signaux.

Messages de détresse.—Mesures à prendre par le capitaine.

Art. 175. — Le capitaine d'un navire qui reçoit d'un autre navire un signal de détresse est tenu de se porter à toute vitesse au secours des personnes en détresse, sauf en cas d'impossibilité ou si, dans les circonstances spéciales où il se trouve, il estime ni raisonnable ni utile de le faire, ou s'il est dégagé de cette obligation conformément aux dispositions des paragraphes 3 et 4 du présent article.

Le capitaine d'un navire en détresse, après avoir consulté, autant que cela peut être possible, les capitaines des navires qui ont répondu à son appel de secours, a le droit de réquisitionner tel ou tel de ces navires, qu'il considère comme les plus capables de porter secours, et le capitaine ou les capitaines réquisitionnés ont l'obligation de se soumettre à la réquisition en continuant à se rendre à toute vitesse au secours des personnes en détresse.

Un capitaine est libéré de l'obligation imposée par le paragraphe 1^{er} du présent article dès qu'il est informé par le capitaine du ou des navires réquisitionnés qu'ils se soumettent à la réquisition.

Un capitaine est libéré de l'obligation imposée par le paragraphe 1^{er} du présent article et, si son navire a été réquisitionné, de l'obligation imposée par le paragraphe 2 du présent article, s'il est informé par un navire qui est arrivé auprès des personnes en détresse que le secours n'est plus nécessaire.

Si le capitaine d'un navire, au moment où il reçoit un appel de détresse d'un autre navire, est dans l'impossibilité, ou si, dans les circonstances spéciales où il se trouve, il estime ni raisonnable ni utile d'aller au secours de l'autre navire, il doit immédiatement en informer le capitaine de l'autre navire et indiquer sur son journal de bord les raisons pour lesquelles il s'est abstenu de se rendre au secours des personnes en détresse.

Avis concernant l'aviation.

Art. 176. — Le capitaine de tout navire des première, deuxième et troisième catégories, est tenu de mentionner sur son livre de bord la rencontre de tout aéronef aperçu en vol au large, ainsi que l'heure de l'observation et, si possible, la position, la direction, l'indicatif et tous autres renseignements susceptibles d'assurer l'identification de l'appareil.

Equipage.

Art. 177. — Indépendamment des dispositions prévues pour l'organisation du travail à bord par les règlements d'administration publique rendus en application des articles 24 et 25 de la loi du 13 décembre 1926 (code du travail maritime), l'effectif du personnel de tout navire doit être fixé de façon telle qu'au point de vue de la sécurité en mer, il y ait à bord un équipage suffisant en nombre et en qualité.

CHAPITRE IX**Embarcations et engins de sauvetage.****PREMIÈRE SECTION****CARACTÉRISTIQUES ET CONSTRUCTION DES EMBARCATIONS ET RADEAUX DE SAUVETAGE.***Principes.*

Art. 178. — Aucun navire ne peut prendre la mer s'il ne

possède pas les engins collectifs nécessaires pour le sauvetage de toutes les personnes présentes à bord.

Le nombre des embarcations, radeaux et engins divers de sauvetage dont un navire doit être pourvu varie suivant que ce navire est affecté ou non au transport des passagers et suivant la catégorie à laquelle il appartient.

Tous les engins de sauvetage collectifs doivent être bien construits et présenter une solidité suffisante.

Toutes les embarcations doivent avoir des formes et des proportions qui leur assurent une large stabilité à la mer et un franc-bord suffisant, lorsqu'elles sont en charge avec toutes les personnes qu'elles doivent recevoir et tout leur armement.

Les embarcations de sauvetage doivent pouvoir sans danger être mises à l'eau avec leur plein chargement en personnes et en armement.

Les embarcations et les radeaux de sauvetage doivent répondre aux prescriptions d'un règlement approuvé par arrêté ministériel et concernant la construction de ces engins de sauvetage collectifs.

Types réglementaires d'embarcation.

Art. 179. — Les types réglementaires d'embarcations sont classés comme suit :

Classe I. — Embarcations ouvertes, à bordé rigide avec :
a) flotteurs intérieurs seulement ; b) flotteurs intérieurs et extérieurs.

Classe II. — a) Embarcations ouvertes, avec flotteurs intérieurs et extérieurs avec la partie supérieure du bordé repliable ; b) embarcations pontées avec fargues étanches fixes ou repliables.

Classe III. — Embarcations ouvertes en bois, de construction appropriée ne rentrant pas dans l'une des classes précédentes.

Une embarcation ne peut être admise comme embarcation de type réglementaire si :

1° Sa flottabilité dépend de l'ajustement préalable d'une des principales parties de la coque, ou si sa capacité cubique est inférieure à 3 mètres cubes 500, sauf dans le cas prévu à l'article 208 ;

2° Ou si son poids en pleine charge avec les personnes qu'elle peut recevoir et son armement dépassent 20.000 kilogr.

Construction et armement.

Art. 180. — Les conditions générales auxquelles doivent satisfaire les embarcations et radeaux de sauvetage, l'armement qu'ils doivent recevoir et les conditions auxquelles doivent satisfaire les engins flottants, les brassières et les bouées de sauvetage, sont déterminées par l'annexe VI du présent règlement.

DEUXIÈME SECTION

CALCUL DE LA CAPACITÉ DE TRANSPORT DES EMBARCATIONS ET RADEAUX DE SAUVETAGE.

Calcul de la capacité cubique ou de la surface des embarcations de sauvetage.

Art. 181. — La capacité cubique d'une embarcation de sauvetage de la classe I ou de la classe III s'obtient en prenant les six dixièmes du produit, en mètres cubes de la longueur hors bordé par la largeur et par le creux, s'il est reconnu que ce mode de calcul ne donne pas un résultat approché par

excès. Les dimensions s'entendent alors mesurées dans les conditions suivantes :

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

Largeur. — Hors bordé, au fort de la maitresse section.

Creux. — Au milieu à l'intérieur du bordé, depuis le trait supérieur de la râblure de quille jusqu'au niveau de plat-bord ; le creux à faire intervenir dans le calcul de la capacité cubique ne peut, en aucun cas, dépasser les 45 centimètres de la largeur.

La capacité d'une embarcation à arrière carré doit être calculée comme si l'embarcation était à arrière pointu.

Dans tous les cas, l'armateur peut demander que le cubage soit effectué exactement par la règle de Simpson rappelée à l'annexe VII ou par tout autre méthode donnant une précision de même ordre.

Le cas des embarcations à extrémités très fines et celui des embarcations à formes très pleines fera l'objet d'un examen spécial de la commission centrale qui fixera dans chaque cas particulier le nombre de personnes qu'elles peuvent contenir.

La capacité cubique d'une embarcation à moteur se déduit de la capacité calculée comme ci-dessus, en retranchant de celui-ci le volume occupé par le moteur et ses accessoires et, le cas échéant, par l'installation radiotélégraphique et le projecteur avec leurs accessoires.

Surface des embarcations de la classe II. — La surface du pont d'une embarcation pontée doit être déterminée suivant la méthode établie à l'annexe VII ; la même règle est applicable à la détermination de la surface comprise à l'intérieur du bordé rigide d'une embarcation de la classe II (a).

Capacité de transport des embarcations.

Art. 182. — Sous réserve des réductions prévues aux articles 183 et 185, le nombre de personnes qu'une embarcation de l'un des types réglementaires est apte à recevoir est égal au plus grand nombre entier contenu dans le quotient de la capacité en mètres cubes, ou de la surface en mètres carrés de l'embarcation, par la valeur réglementaire de la capacité unitaire ou de la surface unitaire qui est définie ci-après pour chaque type.

Capacités unitaires en mètres cubes.

Embarcations ouvertes, classe I (a), 0,283.

Embarcations ouvertes, classe I (b), 0,255.

Embarcations de la classe III, 0,225.

Surfaces unitaires en mètres carrés.

Classe II, 0,325.

Pour les embarcations de la classe II, la commission centrale peut cependant, après essai satisfaisant, accepter, au lieu de 0,325, un diviseur plus faible, si l'essai a montré que le nombre de places assises dans l'embarcation pontée en question est plus élevé que celui qui résulte de l'application du premier diviseur ; toutefois, la valeur adoptée, en remplacement de 0,325, ne peut être inférieure à 0,280.

Limites de la capacité.

Art. 183. — Le nombre des personnes à embarquer, tel qu'il est calculé suivant les règles de l'article 182, doit être réduit :

1° Lorsqu'il est supérieur au nombre de personnes qui peuvent avoir une place assise convenable, ce dernier étant dé-

terminé de telle façon que les personnes assises ne gênent en rien le maniement des avirons ;

2° Lorsque dans le cas d'embarcations autres que celles de la classe I, le franc-bord en pleine charge est inférieur aux francs-bords indiqués respectivement pour les divers types. Dans ce cas, le nombre dont il s'agit doit être réduit dans toute la mesure nécessaire pour que le franc-bord en pleine charge soit au moins égal aux susdits francs-bords réglementaires.

Dans les embarcations de la classe II à pont surélevé en abord, la partie surélevée du pont en abord peut être considérée comme offrant des places assises.

Capacité de transport des radeaux de sauvetage.

Art. 184. — Le nombre des personnes que peut porter un radeau de sauvetage à caissons métalliques est déterminé par le volume des caissons à air étanches qu'il comporte. Aucun radeau ne doit avoir moins de 85 centimètres cubes de caissons à air par personne.

Lorsque le radeau de sauvetage comporte, au lieu de caissons à air, des éléments en liège plein ou autre substance reconnue de flottabilité égale, recouverts de toile peinte, le volume de ceux-ci doit être supérieur d'un quart à celui des caissons à air.

Chaque personne doit être portée hors de l'eau et disposer d'une surface de pont d'au moins 37 décimètres carrés 20.

Emplacement des personnes et franc-bord minimum.

Art. 185. — Dans la détermination des réductions éventuelles de la capacité des embarcations de sauvetage et des radeaux, on entend par personne une personne adulte, munie d'une brassière de sauvetage.

Dans les vérifications du franc-bord, les embarcations pontées doivent être chargées d'un poids de 75 kilogr. au moins pour chaque personne adulte que l'embarcation pontée est reconnue apte à recevoir.

Le même chiffre de 75 kilogr. par personne sert de base pour les épreuves de vérification de la capacité de transport des radeaux.

Deux enfants âgés de moins de 12 ans sont comptés pour une personne.

TROISIÈME SECTION

INSTALLATIONS ET MANŒUVRES DES ENGINs DE SAUVETAGE COLLECTIFS

Dispositions générales.

Art. 186. — Les embarcations, radeaux et engins flottants de sauvetage sont installés de manière à pouvoir être sûrement et rapidement mis à la mer, dans des conditions défavorables de bande et d'assiette du navire. Les embarcations sont, autant que possible, réparties également de chaque bord. L'installation doit être faite pour qu'on puisse manœuvrer chaque engin sans gêner la manœuvre des autres.

Lorsqu'il n'est exigé qu'une seule embarcation, elle est toujours disposée pour être mise à l'eau indifféremment d'un bord à l'autre.

Sur les navires à voiles, les embarcations de sauvetage sont placées de façon à ne pas gêner les manœuvres.

On ne doit pas placer d'embarcations à l'extrême avant ni dans un emplacement où elles viendraient à une distance dangereuse des propulseurs, au moment de leur mise à l'eau.

Les dispositions convenables sont prises pour que les passagers puissent rapidement, et en bon ordre, accéder d'un pont d'embarquement dans les embarcations. Les embarcations de sauvetage munies d'un poste de T.S.F. doivent être aussi éloignées que possible des stations de bord principale et de secours.

Arrimage.

Art. 187. — Sous réserve des prescriptions des articles 189 à 192, les embarcations de sauvetage peuvent être placées l'une au-dessus de l'autre.

Elles ne peuvent être arrimées l'une dans l'autre qu'à la condition que des dispositifs convenables soient adoptés pour éviter l'écrasement de l'embarcation inférieure par l'embarcation supérieure ; d'autre part, quand des embarcations ainsi disposées doivent être soulevées avant d'être mises à l'eau, elles ne seront acceptées que s'il est prévu un appareil mécanique à moteur pour les soulever.

Les embarcations ne peuvent être placées sur plus d'un pont que si des mesures sont prises pour éviter que les embarcations d'un pont inférieur ne soient gênées par les embarcations placées sur le pont supérieur.

Les embarcations de sauvetage et les radeaux de sauvetage mis en complément des embarcations placées sous bossoirs dans les conditions prévues par les articles 190 et 191 peuvent être arrimés par le travers d'un pont, d'un château ou d'une dunette et assujettis de telle sorte qu'ils aient toute chance de flotter en se libérant du navire si on n'a pas le temps de les mettre à l'eau.

Le plus grand nombre possible des embarcations complémentaires auxquelles s'applique le paragraphe précédent doit pouvoir être mis à l'eau d'un bord quelconque du navire, au moyen de dispositifs approuvés permettant de les transporter d'un bord à l'autre du pont.

Bossoirs.

Art. 188. — Les bossoirs sont de forme approuvée et disposés sur un ou plusieurs ponts, de telle manière que les embarcations placées au-dessous de chacun d'eux puissent être mises à l'eau avec sécurité sans gêner la manœuvre des autres bossoirs.

Les bossoirs, poulies, garants et autres accessoires possèdent une résistance suffisante pour permettre de mettre à l'eau avec sécurité les embarcations contenant leur complet chargement de personnes et de matériel, même si le navire a une bande de 15 degrés d'un bord quelconque. Les garants sont assez longs pour permettre d'atteindre l'eau, le navire étant à son tirant d'eau minimum à la mer et ayant une bande de 15 degrés.

Les bossoirs sont pourvus d'appareils d'une force suffisante pour permettre de mettre dehors les embarcations avec leur équipage et leur armement au complet, mais sans passer, avec la bande contraire la plus forte pour laquelle il sera ensuite possible d'amener l'embarcation à l'eau.

Les embarcations attachées aux bossoirs ont leurs palans prêts à être utilisés et des dispositions sont prises pour que les embarcations soient rapidement libérées des palans, sans qu'il soit nécessaire que cette manœuvre soit simultanée pour les deux palans.

Lorsque le même jeu de bossoirs sert pour plus d'une embarcation, il existe des palans distincts pour chaque embarcation si les garants sont en cordage ; mais des palans distincts ne sont pas exigés si on emploie des garants métalli-

ques avec un dispositif mécanique pour les rentrer. Les appareils employés doivent permettre de mettre à l'eau les embarcations avec ordre et rapidité.

Lorsqu'un dispositif mécanique est employé pour rentrer les garants, il est complété par une commande à main efficace.

A bord des navires à passagers de la 2^e catégorie si la hauteur du pont des embarcations au-dessus de la flotaison correspondant au plus faible tirant d'eau du navire à la mer ne dépasse pas 4 m. 50, on n'appliquera pas les prescriptions des paragraphes 2, 3 et 5 ci-dessus.

Mise à l'eau.

Art. 189. — Toute embarcation doit pouvoir être dégagée de ses chantiers et de ses saisines facilement et sans l'aide d'aucun instrument : les tampons de nables doivent toujours être fixés dans le fonds de l'embarcation, le croc de la poulie inférieure ne doit pas s'engager sous les bancs. Les étuis et capots sont tenus en place par un procédé permettant de les larguer instantanément.

Les embarcations de sauvetage lorsqu'elles sont placées directement sous porte-manteaux, sont installées de manière à pouvoir être mises à l'eau en moins de cinq minutes, si elles sont placées à l'intérieur, en moins de deux minutes si elles se trouvent déjà à l'extérieur, ces durées étant comptées à partir du moment où le personnel de manœuvre est réuni à son poste. Si le même jeu de bossoirs dessert deux embarcations, ces deux embarcations doivent pouvoir être mises à l'eau en moins de douze minutes.

Les entremises des bossoirs sont garnies de tireveilles ayant une longueur suffisante pour permettre au brigadier et au patron de s'y tenir jusqu'à ce que l'embarcation soit complètement amenée, le navire étant léger. Il doit y avoir, en outre, une échelle convenable à chaque paire de bossoirs.

QUATRIÈME SECTION.

NOMBRE DE BOSSOIRS ; NOMBRE, CAPACITÉ TOTALE ET NATURE DES ENGINES DE SAUVETAGE.

1^o Navires à propulsion mécanique.

Navires à passagers de la première catégorie.

Art. 190. — Un navire à passagers de la première catégorie doit avoir un nombre de jeux de bossoirs déterminé, d'après sa longueur, par la colonne A du tableau inséré à l'article 192. Toutefois, il n'est pas exigé un nombre de jeux de bossoirs supérieur à celui des embarcations nécessaires pour recevoir toutes les personnes présentes à bord.

Sous chaque jeu de bossoirs est attachée une embarcation de la classe I. Si les embarcations de sauvetage attachées aux bossoirs ne fournissent pas une place suffisante pour recevoir toutes les personnes présentes à bord, on installe des embarcations additionnelles de l'une des classes I et II. Tout d'abord, une embarcation additionnelle est placée sous chacune des embarcations attachées aux bossoirs. Lorsque celles-ci ont été installées, le reste des embarcations est placé en retrait. Lorsque la capacité totale des embarcations précitées a atteint la capacité minimum fixée par la colonne C du tableau inséré à l'article 192, il peut être employé indistinctement, pour recevoir toutes les personnes qui ne peuvent pas prendre place dans ces embarcations, soit des embarcations des classes I et II, soit des radeaux de sauvetage approuvés.

Sur la demande de l'armateur et si la commission centrale reconnaît qu'il n'est ni pratiquement possible, ni raisonnable de mettre sur un navire le nombre de jeux de bossoirs exigé par la colonne A du tableau inséré à l'article 192, le ministre de la marine marchande peut, dans certains cas exceptionnels, autoriser une réduction du nombre de jeux de bossoirs, pourvu, toutefois, que ce nombre ne soit pas inférieur au nombre réduit fixé par la colonne B et aussi que la capacité totale des embarcations du navire soit au moins égale au minimum exigé par la colonne C.

Toute embarcation admise à recevoir 100 personnes ou plus doit être à moteur.

Lorsque le nombre d'embarcations du navire est supérieur à 13, l'une d'elles est à moteur, et si le nombre est supérieur à 19, il doit y avoir deux embarcations à moteur.

Les embarcations à moteur doivent satisfaire aux prescriptions des articles 5 et 9 de l'annexe VI.

Indépendamment des embarcations et radeaux de sauvetage prescrits par le présent article, il doit exister, à bord des navires à passagers de la première catégorie, des engins flottants répondant aux conditions fixées par l'article 15 de l'annexe VI pour 25 p. 100 des personnes présentes à bord.

Navires à passagers de la 2^e catégorie.

Art. 191. — Un navire à passagers de la 2^e catégorie doit avoir, d'après sa longueur, un nombre de jeux de bossoirs fixé par la colonne A du tableau inséré à l'article 192. Sous chaque jeu de bossoirs est attachée une embarcation de la classe I. Si les embarcations de sauvetage attachées aux bossoirs n'ont pas la capacité minimum exigée par la colonne D du tableau de l'article 192 et si elles ne contiennent pas une place pour chaque personne présente à bord, on installe des embarcations de sauvetage complémentaires d'une des classes I et II, des radeaux de sauvetage approuvés ou d'autres engins flottants approuvés, de façon que la capacité de transport totale soit telle qu'il y ait une pour chacune des personnes présentes à bord. Sur la demande de l'armateur, et si la commission centrale reconnaît qu'il n'est ni pratiquement possible ni raisonnable de mettre sur un navire de la 2^e catégorie le nombre de jeux de bossoirs exigés par la colonne A du tableau inséré à l'article 192, le ministre de la marine marchande peut, dans certains cas exceptionnels et après avis de la commission centrale, autoriser une réduction du nombre de jeux de bossoirs pourvu, toutefois, que ce nombre ne soit pas inférieur au nombre réduit exigé par la colonne B et aussi que la capacité totale des embarcations du navire soit au moins égale au minimum exigé par la colonne D. Toute embarcation admise à recevoir cent personnes ou plus doit être à moteur.

Lorsque le nombre d'embarcations est supérieur à 13, l'une d'elles est à moteur et si le nombre est supérieur à 19, il doit y avoir deux embarcations à moteur.

Les embarcations à moteur doivent satisfaire aux prescriptions des articles 5 et 9 de l'annexe VI.

Indépendamment des embarcations et radeaux de sauvetage et des engins flottants prescrits au paragraphe précédent, il existe à bord des navires de la 2^e catégorie des engins flottants, répondant aux conditions fixées à l'article 15 de l'annexe VI pour 10 p. 100 des personnes présentes à bord.

Tableau relatif aux bossoirs et à la capacité totale des embarcations de sauvetage.

Art. 192. — Pour les navires des 1^{re} et 2^e catégories, le tableau ci-après fixe, d'après la longueur du navire : (1)

A) Le nombre minimum de jeux de bossoirs à installer et sous chacun desquels doit être attachée une embarcation de la classe I, conformément aux articles 190 et 191 ;

B) Le nombre réduit de jeux de bossoirs qui peut être admis exceptionnellement, conformément aux articles 190 et 191 ;

C) La capacité minimum requise pour les embarcations de sauvetage comprenant les embarcations sous bossoirs et les embarcations additionnelles des navires de la 1^{re} catégorie, conformément à l'article 190 ;

D) La capacité minimum requise pour les embarcations de sauvetage sur les navires de la 2^e catégorie, conformément à l'article 191.

Navires à passagers de la 3^e catégorie.

Art. 193. — Sous réserve des dispositions prévues au 1^{er} alinéa de l'article 189, et à l'article 197, tout navire à passagers de la 3^e catégorie doit avoir un nombre minimum de bossoirs déterminé d'après sa longueur par le tableau suivant.

Sous chacun de ces bossoirs est placée une embarcation de sauvetage de la classe I. Toutefois, si le nombre des embarcations est supérieur à 2, une embarcation peut être des classes 2 ou 3.

LONGUEUR DU NAVIRE	NOMBRE de jeux de bossoirs
Au-dessous de 52 mètres.....	2 jeux.
De 53 mètres à 63 mètres.....	3 jeux.
De 63 mètres à 75 mètres.....	4 jeux.
De 75 mètres à 82 mètres.....	5 jeux.
De 82 mètres à 91 mètres.....	6 jeux.
De 91 mètres à 101 mètres.....	7 jeux.
De 101 mètres à 113 mètres.....	8 jeux.

Pour les navires de plus de 113 mètres de longueur, le nombre de bossoirs est fixé par la commission centrale.

Navires à passagers de la 4^e catégorie.

Art. 194. — Sous réserve des dispositions prévues à la fin du 1^{er} alinéa de l'article 190 et à l'article 197, tout navire à passagers de la 4^e catégorie doit avoir un nombre de jeux de bossoirs déterminé par le tableau ci-après.

LONGUEUR DU NAVIRE	NOMBRE de jeux de bossoirs
Au-dessous de 63 mètres.....	2 jeux.
De 63 mètres à 75 mètres.....	3 jeux.
De 75 mètres à 87 mètres.....	4 jeux.
De 87 mètres à 96 mètres.....	5 jeux.

Sous chacun de ces bossoirs est fixée une embarcation de sauvetage de la classe I. Toutefois, s'il y a plus de deux embarcations, une d'entre elles peut être remplacée par une embarcation des classes 2 ou 3.

Au-dessus de 96 mètres, le nombre de jeux de bossoirs est déterminé par la commission centrale.

Navires à passagers de la 5^e catégorie.

Art. 195. — Tout navire à passagers de la 5^e catégorie doit avoir à bord, sous réserve des dispositions prévues à la fin du 1^{er} alinéa de l'article 190 et à l'article 197 au moins une embarcation de la classe III.

Toutefois, sur la demande de l'armateur, et après avis de la commission centrale, le ministre de la marine marchande peut dispenser d'embarcation un navire de cette catégorie, toutes les fois que ses dispositions et la nature de ses voyages en rendent inutile la présence à son bord.

Engins de sauvetage complémentaires.

Art. 196. — Sur les navires à passagers des 3^e, 4^e et 5^e catégories, il doit y avoir, à bord, en dehors des embarcations prévues aux articles précédents, des embarcations ou radeaux supplémentaires d'espèces et de dimensions quelconques, ou des engins flottants, individuels ou non, en nombre suffisant pour pouvoir contenir, porter ou soutenir, avec les embarcations exigées, toutes les personnes qui, au cours du voyage, sont présentes à bord.

Réduction du nombre des engins de sauvetage.

Art. 197. — Lorsque, sur les navires à passagers, le nombre des personnes présentes à bord est inférieur à celui que peuvent contenir les embarcations d'après les règles fixées aux articles précédents, le capitaine est autorisé à ne conserver que le nombre d'embarcations nécessaires pour recevoir toutes les personnes qui, au cours du voyage, sont présentes à bord, en débarquant d'abord les embarcations ou radeaux de sauvetage complémentaires, puis les embarcations ou radeaux additionnels, puis, enfin les embarcations de sauvetage attachées directement sous bossoirs.

Navires affectés à des transports spéciaux.

Art. 198. — Lorsque des navires à passagers à propulsion mécanique des 1^{re} et 2^e catégories sont utilisés à des transports spéciaux d'un grand nombre de passagers sans installation de couchettes, comme, par exemple, les transports de pèlerins ou de pêcheurs, le ministre de la marine marchande peut, si la commission centrale juge qu'il est pratiquement impossible d'appliquer les prescriptions du présent chapitre, dispenser ces navires des prescriptions en question, sous les conditions suivantes :

a) On doit appliquer, dans la plus large mesure compatible avec les circonstances du transport, les prescriptions relatives aux embarcations de sauvetage et aux autres engins de sauvetage ;

b) Toutes ces embarcations et tous ces engins de sauvetage doivent être rapidement disponibles ;

c) Il doit y avoir une brassière de sauvetage pour chaque personne présente à bord.

Navires autres que les navires à passagers.

Art. 199. — Tout navire de la 1^{re} ou de la 2^e catégorie, autre qu'un navire à passagers, doit posséder à bord, de chaque côté du navire, et placées directement sous bossoirs, autant

(1) Voir tableau J. O. R. F. du 6 octobre 1934, page 40.196.

d'embarcations de sauvetage de la classe I qu'il est nécessaire pour contenir toutes les personnes présentes à bord ; si le nombre de ces embarcations est supérieur à deux, l'une d'elles peut être de la classe III.

Les navires de la 3^e catégorie, de plus de 31 mètres de longueur, doivent posséder de chaque côté sous bossoirs, une ou plusieurs embarcations de capacité totale suffisante pour recevoir toutes les personnes présentes à bord. Une de ces embarcations peut être de la classe III ; les autres sont de la classe I.

Si la longueur est inférieure à 31 mètres il peut n'y avoir qu'une embarcation de la classe I, disposée de manière à pouvoir être mise rapidement à l'eau d'un bord quelconque et de capacité suffisante pour recevoir toutes les personnes présentes à bord.

Les navires de la 4^e et de la 5^e catégorie sont tenus d'avoir au moins une embarcation de capacité suffisante pour recevoir toutes les personnes présentes à bord.

Brassières de sauvetage.

Art. 200. — Une brassière de sauvetage est placée à portée de la couchette de chaque homme d'équipage et de chaque passager.

Il doit exister à bord un nombre convenable de brassières pour enfants, à moins que les brassières embarquées puissent être ajustées à la taille de ceux-ci.

D'autres brassières supplémentaires, dans la proportion de 15 p. 100 pour les navires de la 1^{re} catégorie et dans celle de 5 p. 100 pour les autres navires, sont réparties sur le pont, sur les passerelles et dans des caissons, portant d'une façon bien apparente l'indication de leur contenu. Elles sont placées de préférence près des embarcations de sauvetage, en des endroits toujours facilement accessibles sans l'intervention des hommes du bord. Ces brassières supplémentaires ne sont pas exigées sur les navires à passagers des 1^{re} et 2^e catégories qui possèdent des engins flottants en complément des embarcations ou radeaux prévus aux articles 190 et 191.

Bouées de sauvetage des navires à passagers.

Art. 201. — Les navires à passagers des 1^{re} et 2^e catégories sont pourvus de bouées de sauvetage, dont le nombre minimum est fixé par le tableau suivant :

LONGUEUR DU NAVIRE	NOMBRE minimum de bouées
Au-dessous de 61 mètres.....	8
De 61 mètres à 122 mètres.....	12
Dé 122 mètres à 183 mètres.....	18
De 183 mètres à 244 mètres.....	24
244 mètres et au dessus.....	30

Le nombre des bouées de sauvetage lumineuses ne doit pas être inférieur à la moitié du nombre total des bouées de sauvetage et ne doit en aucun cas descendre au-dessous de 6. Les fusées correspondantes doivent être automatiques, efficaces et ne doivent pas s'éteindre dans l'eau. Elles sont disposées au voisinage de leurs bouées, avec les organes de fixation nécessaires.

Les navires à passagers des 3^e, 4^e et 5^e catégories possèdent autant de bouées de sauvetage que d'embarcations,

mais il ne peut, en aucun cas, y avoir à bord moins de deux bouées. Une bouée au moins de chaque côté du navire est lumineuse, sauf dans le cas où ces navires n'accomplissent pas des traversées de nuit.

Les bouées de sauvetage sont placées à bord en des endroits aisément accessibles pour tous et particulièrement pour les officiers et hommes de quart.

Elles doivent pouvoir être facilement et rapidement détachées, sans l'aide d'aucun instrument.

Pendant le séjour du navire dans un port ou sur une rade, l'une des bouées de sauvetage, munie d'une ligne de lancement, est placée en permanence à la coupée ou au point d'accrochage de la passerelle de quai.

Bouées de sauvetage sur les navires autres que les navires à passagers.

Art. 202. — Les navires autres que les navires à passagers possèdent autant de bouées de sauvetage que d'embarcations. S'ils sont de 1^{re} ou de 2^e catégorie, ils doivent en posséder au moins quatre, dont deux lumineuses placées une de chaque bord.

Les navires des 3^e, 4^e et 5^e catégories doivent avoir au moins deux bouées. Une bouée au moins de chaque côté du navire est lumineuse, sauf dans le cas où ces navires n'accomplissent pas de traversée de nuit.

Les prescriptions des trois derniers alinéas de l'article 201 s'appliquent aux navires autres que les navires à passagers.

II. — NAVIRES A VOILES

Navires à voiles à passagers.

Art. 203. — Un navire à voiles et à passagers doit posséder des embarcations de nombre et de capacité suffisants pour pouvoir contenir toutes les personnes présentes à bord.

Le nombre des bossoirs, leurs dispositions et la capacité des embarcations sont soumis à l'approbation de la commission centrale.

Il doit exister, en outre, des bouées de sauvetage au nombre de 6, si les voyages effectués entrent dans la 1^{re} ou dans la 2^e catégorie, et de 4 s'ils entrent dans l'une quelconque des autres catégories. Une des bouées de chaque bord est lumineuse. Ces bouées doivent satisfaire aux prescriptions des trois derniers alinéas de l'article 201.

Enfin, il doit exister à bord un nombre de brassières de sauvetage conforme aux prescriptions de l'article 200.

Navires à voiles autres que ceux à passagers.

Art. 204. — Les navires à voiles autres que ceux à passagers possèdent des embarcations en nombre et capacité suffisants pour recevoir toutes les personnes présentes à bord.

Dans le cas d'un navire des 1^{re} et 2^e catégories le nombre des embarcations ne peut être inférieur à 2, dont une au moins de la classe I.

Sur les navires de plus de 50 mètres de longueur, il doit exister une paire de bossoirs de chaque bord. Le ministre de la marine marchande peut, après avis de la commission centrale, accorder les dérogations qui seraient justifiées par les dispositions du navire pour l'installation des bossoirs et des embarcations. Mais, dans tous les cas, l'installation doit être telle que la manœuvre des embarcations soit facile et rapide.

Sur les navires des 1^{re} et 2^e catégories, il doit exister au moins 4 bouées de sauvetage.

Si le navire appartient à la 3^e, 4^e ou 5^e catégorie, il n'est pas exigé de bossoirs, mais les embarcations sont placées de façon telle qu'elles puissent être mises facilement à l'eau d'un côté quelconque du navire. Dans ce cas, il doit exister 4 bouées de sauvetage si le navire a plus de 30 mètres et 2 s'il a moins de 30 mètres.

Enfin, pour toutes les catégories, le nombre de brassières de sauvetage doit être conforme aux prescriptions de l'article 200.

CINQUIÈME SECTION

DISPOSITIONS DIVERSES

Inscriptions sur les embarcations et engins de sauvetage.

Art. 205. — Les dimensions de toute embarcation de sauvetage, ainsi que le nombre de personnes qu'elle est reconnue apte à recevoir d'après les dispositions des articles 182 à 185 doivent être inscrits en creux sur les embarcations en bois et en caractères indélébiles et faciles à lire sur les embarcations métalliques.

L'inscription du nombre de personnes sur les radeaux de sauvetage et les engins flottants doit être faite dans les mêmes conditions.

La disposition ci-dessus n'est pas applicable aux navires de plaisance.

L'inventaire des objets d'armement et des vivres que renferment les embarcations et radeaux est en outre inscrit sur une planchette placée dans le coffre destiné à recevoir le petit matériel d'armement.

Toutes les embarcations, ainsi que les radeaux, engins flottants, bouées, plastrons, gilets cordelières et brassières de sauvetage portent extérieurement le nom du navire auquel ils appartiennent ainsi que l'indication de son port d'immatriculation. Cette dernière indication peut être remplacée par les initiales de la société nautique à laquelle appartient le navire, s'il s'agit d'un navire de plaisance.

Appareil porte-amarres et va-et-vient.

Art. 206. — Il doit exister à bord de tout navire :

a) Un appareil porte-amarres d'une portée de 150 mètres au moins, comportant de préférence l'emprunt de la voie aérienne et pourvu de deux lignes de rechange.

Si le navire est pourvu uniquement de fusées porte-amarres, il doit en posséder au moins trois, enfermées dans des caisses métalliques étanches ;

b) Un appareil de va-et-vient susceptible d'assurer les communications avec la terre et les instructions afférentes à l'usage de cet appareil ;

Personnel des embarcations ou radeaux.

Art. 207. — Sur tout navire à passager des 1^{re}, 2^e et 3^e catégories, il doit y avoir pour chaque embarcation ou radeau de sauvetage installé en exécution des prescriptions du présent chapitre, un nombre de canotiers brevetés déterminé comme il est dit ci-après.

On entend par « canotier breveté » tout homme de l'équipage muni d'un brevet d'aptitude délivré par l'inspecteur de la navigation et du travail maritimes.

L'obtention du brevet spécial de canotier est subordonné à la justification que le marin est exercé dans la manœuvre complète de mise à l'eau des embarcations de sauvetage et dans le maniement des avirons, qu'il possède la connaissance la pratique de la manœuvre des embarcations et qu'il est,

en outre, capable de comprendre les ordres relatifs au service de ces divers engins et de répondre à ces ordres.

Pour chaque embarcation ou radeau de sauvetage, il doit y avoir, suivant le nombre de personnes pouvant prendre place, le nombre minimum de canotiers fixé au tableau ci-dessous :

NOMBRE DE PERSONNES	NOMBRE minimum de canotiers brevetés
Moins de 41 personnes	2
De 41 à 61 personnes	3
De 62 à 83 personnes	4
Au-dessus de 83 personnes	5

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

Un officier du pont ou un canotier breveté est chargé de chaque embarcation ou radeau de sauvetage et il lui est également désigné un suppléant. Celui qui est chargé d'une embarcation doit avoir la liste de son personnel et il s'assure que les hommes placés sous ses ordres connaissent respectivement leurs postes et leurs fonctions.

A toute embarcation à moteur, il est affecté un homme sachant conduire le moteur.

Un homme pourvu d'un certificat d'opérateur radiotélégraphiste est affecté à chaque embarcation comportant une installation radiotélégraphique. De plus, un homme sachant se servir d'un projecteur est affecté à chacune des embarcations qui en possèdent.

L'officier de sécurité visé à l'article 220 est chargé, sous l'autorité du capitaine, de veiller à ce que les embarcations, radeaux de sauvetage, engins flottants et autres engins de sauvetage soient toujours prêts à être utilisés.

SIXIÈME SECTION

DISPOSITIONS SPÉCIALES POUR LES NAVIRES DE PÊCHE

ET LES NAVIRES DE PLAISANCE

Embarcations des navires de pêche.

Art. 208. — Tout bâtiment de pêche doit avoir à bord au moins une embarcation de sauvetage appartenant aux classes I ou II, les embarcations de pêche, doris ou warys étant, quelle que soit leur capacité, assimilées aux embarcations de la classe III.

Toutefois, aucune embarcation des classes I ou II n'est exigée à bord des bâtiments utilisant pour la pêche des doris ou warys d'au moins 3 mètres cubes de capacité intérieure, si des doris ou warys munis d'une ceinture garnie de liège de 12 centimètres de diamètre et d'une longueur d'au moins 6 m. 50, ou de tout système de garnitures insubmersibles équivalent, y sont affectés au sauvetage et si les embarcations de ce genre sont en nombre suffisant pour contenir, en portant chacune cinq hommes au maximum, tout le personnel du bord.

Les doris ou warys munis de garnitures insubmersibles sont séparés des doris ou warys ordinaires et ne sont employés pour la pêche qu'à défaut de ces derniers, il doit tou-

jours en être gardé à bord un nombre suffisant pour contenir, à raison de cinq hommes par embarcation, le personnel resté sur le navire.

L'armement des embarcations de sauvetage, des doris ou warys, existant à bord d'un navire de pêche est déterminé à l'article 12 de l'annexe VI.

L'article 15 de la même annexe est applicable aux navires de pêche.

Dispositions diverses pour les navires de grande pêche.

Art. 209. — Tout bâtiment de pêche transportant des marins pêcheurs passagers doit avoir à bord au moins deux embarcations de sauvetage de la classe I. S'il y a plus de deux embarcations, l'une d'elles peut être de la classe III.

En outre, il doit y avoir des radeaux ou engins flottants en nombre et de capacité convenables pour que, dans l'ensemble des engins de sauvetage, embarcations comprises, il y ait une place pour chaque personne présente à bord.

Les bâtiments qui emploient pour la pêche des embarcations s'éloignant du navire sont approvisionnés de torches, fusées ou autres artifices, ainsi que d'un signal phonique puissant, permettant, par temps de brume, de faire rallier ces embarcations.

Les embarcations, expédiées de la côte de Terre-Neuve ou des navires pour pêcher sur les bancs de Terre-Neuve, portent à l'arrière et à l'avant, sur chaque bord, le nom du bâtiment dont elles dépendent et celui du port d'attache de ce bâtiment.

Navires de plaisance.

Art. 210. — Les navires de plaisance de la 1^{re} catégorie sont assimilés aux navires de la 2^e catégorie.

Toutefois, les inscriptions prévues aux deux premiers alinéas de l'article 205 peuvent être portées à l'intérieur des embarcations.

Les dispositions de l'article 206 sont applicables aux navires de plaisance lorsque ces navires jaugeant plus de 350 tonneaux.

SEPTIEME SECTION

VISITES ET INSPECTIONS DES EMBARCATIONS ET ENGINs DE SAUVETAGE. — INSTRUCTIONS DES PASSAGERS ET DE L'ÉQUIPAGE.

Exercices d'embarcation, etc.

Art. 211. — A chaque visite de portance, ou tous les trois mois, si les visites de portance sont faites chaque mois, l'inspecteur de la navigation et du travail maritimes peut exiger qu'une embarcation qu'il a désignée soit mise à l'eau en sa présence afin de constater le bon état de fonctionnement des bossoirs et autres appareils.

Pour la mise en dehors, chaque embarcation de sauvetage, outre son équipement complet, doit avoir au moins deux hommes à bord.

Sur les navires à passagers des 1^{re}, 2^e et 3^e catégorie, il est fait un appel de l'équipage pour exercice d'embarcation autant que possible chaque semaine, et avant de prendre la mer pour les navires dont le voyage dure plus d'une semaine. Les dates auxquelles ont lieu ces exercices sont inscrites au journal de bord réglementaire et si, au cours d'une semaine, aucun exercice n'a eu lieu, les raisons pour lesquelles cet exercice n'était pas possible sont mentionnées dans ce journal.

Lorsque le voyage doit durer plus d'une semaine, le capi-

taine au début du voyage, fait exécuter, par les passagers, un exercice pratique d'appel au poste d'évacuation du navire.

Pour procéder aux exercices d'embarcations visés plus haut, on emploie à tour de rôle les différents groupes d'embarcations. Les inspections et exercices sont conduits de manière que l'équipage possède la connaissance complète et la pratique des fonctions qu'il a à remplir et que toutes les embarcations et tous les engins de sauvetage du navire, ainsi que leurs appareils, soient toujours prêts à être utilisés immédiatement.

Sur tous les navires, il est fait, après chaque armement et deux fois au moins dans le courant de chaque année, une mise à l'eau effective de toutes les embarcations de sauvetage et, tous les mois, un exercice de mise en dehors de celles de ces embarcations qui sont placées sous porte-manteaux.

Tous les engins de sauvetage subissent chaque mois une visite d'entretien permettant de constater qu'ils sont prêts à servir en cas de besoin.

Au commencement de chaque voyage, et dans le moindre délai, le personnel du bord doit donner aux passagers les instructions nécessaires pour l'utilisation de leurs brassières.

En outre, une notice affichée dans les cabines et entreponts affectés aux passagers, ainsi que dans les postes d'équipage, donne pour chaque personne, l'emplacement où se trouve la brassière qui lui est réservée et les instructions pour l'usage de cet objet. Cette notice indique s'il y a lieu l'emplacement des engins supplémentaires et des engins flottants.

CHAPITRE X

Mesures contre l'incendie. — Transport des matières dangereuses.

Prescriptions générales.

Art. 212. — La construction et l'aménagement des navires doivent être effectués de manière à réaliser les meilleures conditions de protection contre l'incendie et à réduire au minimum les risques de propagation du feu.

Le matériel de détection, de signalisation et d'extinction d'incendie doit être toujours tenu en parfait état de fonctionnement et d'entretien.

Matériaux combustibles.

Art. 213. — Des arrêtés du ministre de la marine marchande fixent après avis de la commission centrale les conditions d'emploi des matériaux combustibles entrant dans la construction et l'aménagement intérieur des navires à passagers.

Installations électriques.

Art. 214. — Un arrêté du ministre de la marine marchande fixe après avis de la commission centrale les modalités d'installation ainsi que les conditions du contrôle de l'appareillage et des canalisations électriques.

Toute modification des canalisations en cours de voyage est interdite, sauf dans les cas urgents, dont il est fait mention au journal de bord.

L'arrêt de tous les appareils de ventilation mécanique des emménagements doit pouvoir être effectué par commande directe du tableau principal de distribution électrique. Les installations électriques doivent être exécutées avec le plus grand soin, notamment en ce qui concerne l'isolement des câbles.

Protection contre la flamme et les étincelles.

Art. 215. — Dans les locaux intérieurs à bord de tout navire, il est interdit d'utiliser comme moyen d'éclairage normal des appareils à flamme nue non protégée.

Des dispositions sont prises pour empêcher que les étincelles sortant des conduits de fumée des poêles, fourneaux de cuisine, etc., puissent pénétrer dans les manches à air.

Appareils respiratoires.

Art. 216. — A bord des navires à propulsion mécanique des première et deuxième catégories autres que les navires à passagers ainsi qu'à bord des navires à passagers de la troisième catégorie, il doit y avoir un équipement composé d'un casque ou d'un appareil respiratoire d'un type approuvé et d'une lampe de sûreté.

Cette prescription n'est pas applicable toutefois aux navires d'une jauge brute inférieure à 2.500 tonneaux. A bord des navires à passagers des première et deuxième catégories, il doit y avoir un nombre d'équipements égal à une fois et demie celui des spécialistes du feu embarqués dans les conditions prévues à l'article 221, sans que ce nombre soit toutefois inférieur à deux.

Extincteurs portatifs.

Art. 217. — Sur tout navire, des extincteurs d'incendie portatifs d'un type à fluide sont prévus en nombre convenable. Chaque compartiment de la tranche des machines et des chaufferies en reçoit au moins deux. Les autres sont répartis entre les groupes de cabines et dans les locaux collectifs des passagers et de l'équipage, dans les cambuses et au voisinage immédiat des compartiments et magasins contenant des marchandises dangereuses ou inflammables.

Il doit y avoir à bord des charges de rechange correspondant à 10 p. 100 du nombre des extincteurs d'incendie sans que le nombre desdites charges de rechange puisse être inférieur à cinq.

Les appareils extincteurs sont d'un type approuvé.

Un arrêté du ministre de la marine marchande déterminera les conditions de construction et d'essais auxquelles devront être soumis les appareils extincteurs avant de pouvoir être utilisés à bord.

Armoires d'incendie.

Art. 218. — A bord de tous les navires, le matériel d'incendie n'ayant pas un emplacement bien défini, masques respiratoires, haches, extincteurs et lances de réserve, etc., est remise dans des armoires peintes en rouge et situées dans des endroits facilement accessibles et bien en vue.

Navires à voiles.

Art. 219. — Les navires à voiles sont pourvus d'une pompe à lavage, placée à l'avant ou à l'arrière, ayant sa prise d'eau installée de telle façon que le tuyautage ne passe pas dans les cales. Cette pompe est munie de raccords et de manches à incendie permettant de refouler l'eau dans toutes les parties du navire.

Si ces navires ont plus de 800 tonneaux, ils sont pourvus, en plus de la pompe visée au paragraphe précédent, d'une motopompe à incendie portative ou d'une pompe à bras, aspirante et refoulante, munie de manches et autres accessoires permettant de l'utiliser pour envoyer de l'eau dans toutes les parties du navire.

Navires à propulsion mécanique autres que les navires à passagers.

Art. 220. — Sur les navires à propulsion mécanique autres que les navires à passagers, une pompe actionnée mécaniquement et reliée à un tuyautage fixe est affectée au service d'incendie.

Sur les navires à vapeur, cette pompe doit pouvoir être alimentée indistinctement par les chaudières principales ou par la chaudière auxiliaire.

Le tuyautage fixe placé sur le pont découvert est muni de bouches pour la fixation des manches flexibles à incendie. La disposition des bouches et la longueur des manches sont telles qu'elles permettent d'atteindre toutes les parties du navire. Les raccords du tuyautage sont installés de telle manière que les manches puissent s'y adapter facilement.

A bord des navires de plus de 1.000 tonneaux de jauge brute, un dispositif efficace d'extinction des incendies par gaz ou vapeur et de mise en marche rapide est installé dans les soutes, ainsi que dans les cales et entreponts, à moins que le navire ne soit exclusivement affecté au transport de marchandises incombustibles ou non spontanément inflammables.

Toutes les dispositions du présent article s'appliquent aux navires de pêche.

Spécialistes de la défense contre le feu.

Art. 221. — Sur les navires à passagers des 1^{re} et 2^e catégories, un officier dit officier de sécurité est chargé sous l'autorité du capitaine, de vérifier l'application à bord des prescriptions relatives à la sécurité, notamment de celles de l'article 206, et de s'assurer que le matériel de détection et de signalisation de l'incendie ainsi que de lutte contre le feu est toujours prêt à fonctionner.

Cet officier est également chargé de la direction des exercices d'incendie prévus à l'article 237.

A bord des navires à passagers des première et deuxième catégories, transportant plus de 250 personnes, il doit exister, en outre, une équipe de spécialistes de la défense contre le feu, relevant de l'officier de sécurité.

Les spécialistes précités doivent être titulaires d'un brevet, certificat ou diplôme reconnu par le ministre de la marine marchande.

Leur nombre varie en fonction du volume total des emménagements à passagers, conformément aux indications du tableau ci-dessous :

VOLUME TOTAL des emménagements à passagers	NOMBRE des spécia- listes de dé- fense contre le feu.
Inférieur à 3.000 mètres cubes.....	3
Compris entre 3.000 et 6.000 mètres cubes.....	5
Compris entre 6.000 et 12.000 mètres cubes.....	7
Supérieur à 12.000 mètres cubes.....	9

Cloisons contre l'incendie.

Art. 222. — Les navires à passagers ont, au-dessus du pont de cloisonnement, des cloisons contre l'incendie dont la disposition doit répondre aux conditions fixées par un ar-

rété du ministre de la marine marchande. Le plan de cloisonnement de chaque navire à passagers doit être approuvé par la commission centrale.

Avertisseurs et détecteurs d'incendie.

Art. 223. — Sur les navires à passagers des 1^{re} et 2^e catégories un système d'avertisseurs d'incendie ou de détecteurs d'incendie est installé, pour indiquer ou enregistrer automatiquement, dans un ou plusieurs points ou stations où ces indications peuvent être rapidement observées par les officiers et l'équipage, l'existence ou l'indication d'un incendie dans toutes les parties du navire inaccessibles au service de ronde prévu à l'article 238.

A bord des navires transportant plus de 250 passagers et dont le volume total des emménagements à passagers est supérieur à 6.000 mètres cubes, il doit y avoir, dans ces emménagements, une installation d'avertisseurs d'incendie permettant de donner l'alerte à la passerelle de navigation. Ce système d'avertisseurs doit être du type téléphonique ou à sonnerie avec tableau indicateur.

Pompes et tuyautage d'incendie des navires à passagers.

Art. 224. — Tout navire à passagers est pourvu de pompes à incendie puissantes, mues mécaniquement. Ces pompes sont au nombre de deux pour les navires de moins de 4.000 tonneaux de jauge brute et de trois pour les navires d'une jauge supérieure. Elles doivent être assez puissantes pour débiter chacune une quantité d'eau suffisante pour pouvoir diriger deux jets énergiques simultanés en un point quelconque du navire. Elles sont mises, avant l'appareillage, en état de fonctionner sans délai.

A bord des navires de plus de 20.000 tonneaux de jauge brute, une des pompes à incendie doit, autant que possible être située en dehors de la tranche des machines et doit pouvoir être actionnée à la fois par le ou les groupes électrogènes de secours et par le circuit principal visé à l'article 240.

Les tuyautages d'incendie doivent permettre de diriger rapidement deux jets d'eau énergiques simultanés dans une région quelconque d'un entrepont habité, même si les portes étanches et les portes contre l'incendie sont fermées. Les manches à incendie et les tuyautages sont largement proportionnés et faits de matières convenables. Les raccords de tuyautage d'un type symétrique sont installés de telle manière que les manches puissent s'y adapter facilement.

Dans tout espace occupé par le chargement, on doit pouvoir diriger rapidement et simultanément au moins deux jets d'eau puissants.

Extinction par la vapeur et les gaz.

Art. 225. — Des dispositions sont prises sur les navires à passagers des 1^{re} et 2^e catégories pour amener rapidement, par un tuyautage fixe, dans chaque compartiment occupé par des marchandises un gaz extincteur en quantité telle que le volume de gaz libre soit au moins égal à 30 p 100 du volume de la plus grande cale du navire. Sur les navires à vapeur, on peut accepter de la vapeur en quantité équivalente.

L'installation pour l'extinction par les gaz ou la vapeur n'est pas obligatoire sur les navires à passagers d'une jauge brute inférieure à 1.000 tonneaux.

Navires affectés à des transports spéciaux.

Art. 226. — Pour les navires à passagers à propulsion mécanique effectuant des voyages des 1^{re} et 2^e catégories et uti-

lisés à des transports spéciaux d'un grand nombre de passagers sans installation de couchettes, comme le transport des pèlerins, pêcheurs ou autres, le ministre de la marine marchande peut, si la commission centrale juge qu'il est pratiquement impossible d'appliquer les prescriptions du présent chapitre, dispenser ces navires des prescriptions en question, dans la plus large mesure compatible avec les circonstances du trafic.

Navires à vapeur à passagers chauffant au combustible liquide.

Art. 227. — Sur les navires à vapeur à passagers dans lesquels les chaudières principales sont chauffées au combustible liquide, on doit installer, outre les dispositifs permettant d'amener rapidement et simultanément deux jets d'eau puissants en tout point de la tranche des machines :

Des trisbuteurs convenables pour projeter l'eau en pluie sur le combustible liquide sans agitation anormale de la surface ;

Dans chaque rue de chauffe, un récipient contenant 300 décimètres cubes de sable, de sciure de bois imprégnée de soude ou de toute autre matière approuvée, et des écopés pour la répandre ;

Dans chaque chaufferie et dans tout local des machines où se trouve une partie de l'installation de combustible liquide, deux extincteurs portatifs à mousse de 9 litres au moins et d'un type approuvé ;

Les dispositifs pour produire et distribuer rapidement de la mousse sur toute la surface intérieure de la chaufferie ou de chacune des chaufferies, s'il y en a plusieurs, et de toute partie des machines qui renferme des pompes à combustible ou des caisses de décantation. La quantité de mousse à produire doit être suffisante pour couvrir, sur une épaisseur de 15 centimètres, la surface totale des tôles formant dans un compartiment quelconque le plafond du water-ballast ou de celles du bordé extérieur, là où il n'y a pas de water-ballast. Si le compartiment des machines et celui des chaudières ne sont pas complètement séparés et si le combustible liquide peut passer de la cale de la chaufferie dans celle des machines, compartiment des machines et chaufferie sont considérés comme formant un seul compartiment. L'appareil doit pouvoir être mis en marche et contrôlé de l'extérieur du compartiment où l'incendie peut éclater.

En plus, il doit y avoir sur les navires à vapeur n'ayant qu'une chaufferie, un extincteur à mousse et sur les navires ayant plus d'une chaufferie, deux extincteurs à mousse d'au moins 136 litres de capacité. Ces extincteurs sont pourvus de tuyaux sur dévidoirs permettant d'atteindre toutes les parties des chaufferies et des locaux contenant les pompes à combustible. Des appareils d'une efficacité équivalente peuvent être acceptés au lieu d'extincteurs de 136 litres.

Tous les récipients et les robinets qui servent à les mettre en œuvre doivent être aisément accessibles et placés de telle sorte qu'ils ne soient pas facilement rendus inutilisables par un commencement d'incendie.

Sur les navires à vapeur utilisant le combustible liquide, si la chambre des machines et la chaufferie ne sont pas complètement séparées par une cloison métallique et si le combustible liquide peut passer de la cale de la chaufferie dans celle de la machine, une des pompes à incendie est placée dans le tunnel ou dans un autre espace hors de la tranche des machines. S'il est exigé plus de deux pompes à incendie, elles ne sont pas toutes placées dans le même local.

Navires à passagers mus par moteurs à combustion interne.

Art. 228.— Sur les navires à passagers mus par des moteurs à combustion interne, outre les dispositifs permettant d'amener rapidement et simultanément deux jets d'eau puisants sur tous les points de la tranche des machines et également distributeurs d'eau en pluie, on doit installer, dans chaque local, des machines, les extincteurs à mousse suivants :

a) Au moins un extincteur approuvé de 45 litres et, en outre par 1.000 CV de puissance au frein des machines un extincteur approuvé de 9 litres, sans que le nombre total d'extincteurs de 9 litres puisse être inférieur à deux, ni qu'il en soit exigé plus de six par local ;

b) Lorsqu'il y a, dans la tranche des machines une chaudière auxiliaire, au lieu de l'extincteur de 45 litres mentionné ci-dessus, il en est installé un de 136 litres avec son tuyauage approprié ou tout autre dispositif approuvé de distribution de mousse.

Navires autres que les navires à passagers et dont les chaudières principales sont chauffées au combustible liquide.

Art. 229.— Sur les navires autres que les navires à passagers et dont les chaudières principales sont chauffées au combustible liquide, en plus des dispositifs prévus à l'article 220, on installe :

1° Dans chaque rue de chauffe un récipient contenant 300 décimètres cubes de sable, de sciure de bois imprégnée de soude ou de toute autre matière sèche approuvée ainsi que des écopés pour la répandre ;

2° Dans chaque chaufferie et dans tout local où se trouve une partie de l'installation de combustible liquide deux extincteurs à mousse du type portatif de 9 litres au moins et d'un type approuvé ;

3° Un appareil à mousse du type de 136 litres au moins de capacité par rue de chauffe. Ces appareils doivent alimenter une ou plusieurs lances pouvant être amenées en tous les points des parquets de la chaufferie et des abords immédiats des pompes de brûleurs si celle-ci sont situées en dehors de la chaufferie.

La mousse est conduite aux lances soit par des manches enroulées sur dévidoirs ou lovées dans des caisses soit, de préférence, par une combinaison de tuyautages fixes et de manches. Tous les récipients et les robinets qui servent à les mettre en œuvre sont aisément accessibles et placés de telle sorte qu'ils ne soient pas facilement rendus inutilisables par un commencement d'incendie. Ils sont de préférence situés en dehors de la chaufferie à protéger.

Deux appareils de 136 litres peuvent être remplacés par un seul générateur continu de mousse ou par tout autre dispositif approuvé ayant la même efficacité.

4° Un tuyautage d'extinction par la vapeur débouchant à la partie supérieure de chaque soute à combustible liquide autre que les ballasts de hauteur normale.

5° Un tuyautage d'extinction par la vapeur débouchant sous les parquets de machine et de chaufferie. Ce tuyautage doit être muni de sectionnements de sécurité situés en dehors du local à protéger.

Navires autres que les navires à passagers et dont l'appareil moteur est constitué par des moteurs à combustion interne.

Art. 230.— Sur les navires autres que les navires à passa-

gers et dont l'appareil moteur est constitué par des moteurs à combustion interne, en plus des dispositifs prévus à l'article 219, on installe :

1° Dans chaque compartiment, au moins un extincteur à mousse du type de 45 litres et en outre par 1.000 CV de puissance au frein des machines installées dans le compartiment, un extincteur du type de 9 litres sans que le nombre des extincteurs de 9 litres puisse être inférieur à 2 par compartiment, ni qu'il en puisse être exigé plus de 6 pour l'ensemble des machines,

2° Au moins un extincteur du type de 136 litres lorsqu'il y a des chaudières auxiliaires (situées ou non dans le même local que les moteurs). Chaque extincteur de 136 litres peut toutefois dispenser de l'installation d'un des extincteurs de 45 litres prévus au paragraphe ci-dessus, pourvu que le tuyauage permette d'atteindre le compartiment où l'appareil de 45 litres devrait être placé.

Tous les extincteurs ainsi que les robinets qui servent à les mettre en œuvre sont aisément accessibles et placés de telle sorte qu'ils ne soient pas facilement rendus inutilisables par un commencement d'incendie.

Les appareils de 45 litres et au-dessus sont, de préférence, situés en dehors des compartiments à protéger.

Dans ce cas, la mousse est amenée aux lances, soit par des manches enroulées sur dévidoirs, ou lovées dans des caisses, soit, de préférence, par une combinaison de tuyautages fixes et de manches ;

3° S'il y a une ou plusieurs chaudières auxiliaires, un tuyautage d'extinction par la vapeur débouchant à la partie supérieure de chaque soute à combustible liquide autre que les ballasts de hauteur normale ;

4° S'il y a une ou plusieurs chaudières auxiliaires, un tuyautage d'extinction par la vapeur débouchant sous les parquets de la machine ou de la chaufferie. Ce tuyautage doit être muni de sectionnements de sécurité placés en dehors du local à protéger.

Disposition spéciale aux moteurs à essence.

Art. 231.— Tout moteur à explosion destiné, soit à la propulsion du navire, soit à la conduite d'un appareil quelconque à bord est muni d'un dispositif empêchant les retours de flammes au carburateur.

Navires destinés au transport des hydrocarbures.

Art. 232.— Abord des navires destinés au transport des hydrocarbures, il est interdit de faire usage de tout éclairage comportant une flamme comme source lumineuse (bougie, pétrole, huile minérale, etc.) en dehors du compartiment des machines et chaufferies.

Conformément à l'article 156, l'électricité nécessaire à l'éclairage doit pouvoir être produite par deux sources différentes et l'alimentation des feux de navigation doit pouvoir être assurée par deux circuits principaux différents.

La préparation des aliments se fait dans un local dont la position et l'aménagement écartent les risques d'incendie.

Les dispositions destinées à prévenir et à combattre les incendies doivent être particulièrement développées.

Les prescriptions du présent article ne sont pas applicables pendant les périodes où le navire est dégazé et muni d'un certificat officiel le constatant.

Navire transportant des matières dangereuses.

Art. 233.— Des arrêtés pris par le ministre de la marine

marchande déterminent, tant pour les navires à passagers que pour les autres navires, et suivant les règles adoptées par le ministère des travaux publics pour le transport des marchandises dangereuses, quelles sont, d'après leur nature et leur quantité, les marchandises qui doivent être considérées comme dangereuses et quels sont les cas où le transport en est autorisé, ainsi que les conditions d'arrimage, de fractionnement et, éventuellement, d'emballage, auxquelles doit répondre ce transport.

L'interdiction d'embarquer ne s'applique ni au matériel destiné aux signaux de détresse du navire lui-même, ni aux approvisionnements navals ou militaires pour le service de l'Etat, dans les conditions où le transport de ces approvisionnements est autorisé.

Dans tous les cas où des transports donnent lieu à l'application des arrêtés susvisés, le capitaine en avise par écrit l'inspecteur de la navigation et du travail maritimes, qui s'assure de l'exécution des mesures réglementaires relatives à ces transports.

Soutes inondables.

Art. 234.— Les compartiments dits « soutes inondables » doivent répondre aux conditions suivantes :

Une soute inondable est un compartiment à parois métalliques étanches et muni d'une porte étanche ou d'un panneau d'accès étanche, situé entièrement au-dessous de la flottaison légère et à l'abri de toute source de chaleur. Il n'est contigu à aucune soute à combustible.

Le plancher de la soute inondable est recouvert d'un bordé en bois callaté; les parois verticales sont revêtues d'un soufflage en bois construit de telle sorte qu'aucune matière ne puisse se glisser entre ce revêtement et la paroi métallique.

Les vannes de noyage sont disposées de manière à pouvoir être manœuvrées d'un point accessible situé au-dessus de la flottaison en charge. Les dimensions du tuyautage doivent permettre de noyer complètement la soute (vide) en quinze minutes au plus.

La soute est pourvue d'un tuyautage d'épuisement et de tuyaux d'échappement d'air. Elle est convenablement ventilée; lorsque la ventilation se fait au moyen de manches, l'orifice de ces manches sur le pont est muni d'un diaphragme formé de deux épaisseurs de toile métallique fine en laiton.

Si la soute est pourvue d'un éclairage intérieur, celui-ci est électrique avec lampes à incandescence à double globe protégées par un grillage métallique. Les canalisations électriques sont extérieures à la soute ou disposées de manière à éviter les courts-circuits.

Lorsque la largeur de la soute dépasse 12 mètres, elle est divisée en deux par une cloison longitudinale.

On peut, après approbation de l'inspecteur de la navigation et du travail maritimes, utiliser comme soutes inondables des compartiments étanches destinés en principe à un autre usage, tels que les cales à eau, sous la réserve que ces compartiments répondent d'une manière générale aux dispositions prescrites pour les soutes inondables (noyage, ventilation, éclairage, etc.). Les parois verticales et les planchers de ces compartiments sont, dans ce cas, revêtues d'un soufflage ou d'un bardage en bois qui doit être enlevé après débarquement des matières dangereuses.

Eclairage des locaux contenant des matières dangereuses.

Art. 235.— A bord de tout navire, il est interdit de s'éclairer avec des fanaux ordinaires, dans les locaux contenant des matières dangereuses. Dans ces locaux, lorsqu'ils ne sont pas éclairés suivant les conditions prescrites aux alinéas suivants, seules sont autorisées les lampes de sûreté réglementaires embarquées en vertu de l'article 153 (annexe IV).

Les locaux destinés à recevoir des matières dangereuses ou inflammables, tels que les magasins à peintures à huiles, etc., et les lampisteries sont construits en tôle. Sur les navires en bois les cloisons sont garnies de tôles isolées elles-mêmes du bois par un corps mauvais conducteur de la chaleur et incombustible.

L'éclairage fixe est électrique lorsque ce mode d'éclairage existe à bord et les lampes sont placées, autant que possible, dans des niches extérieures.

Si les lampes sont placées à l'intérieur du local contenant des matières dangereuses, l'appareillage électrique est bien protégé et isolé : conducteurs sous tube ou armaturés; lampes sous double enveloppe; prises de courant, interrupteurs et fusibles rejetés à l'extérieur, etc.

Equivalence d'appareils ou d'installation.

Art. 236.— Lorsqu'il est spécifié au présent chapitre un type spécial d'appareil, d'agent extincteur ou d'installation, tout autre type approuvé peut être accepté s'il n'est pas moins efficace que le type spécifié.

Exercice d'incendie.

Art. 237.— A bord des navires à passagers des 1^{re} et 2^e catégories, il est fait, chaque semaine, un exercice partiel d'incendie avec hypothèse de propagation du feu telle que, dans le cours d'une année, le cas d'incendie dans toutes les parties du bâtiment ait été examiné. Mention de ces exercices est portée au journal de bord.

Il est délivré à chaque officier et à chaque maître une instruction indiquant clairement les particularités du navire au point de vue de l'incendie, la conduite à tenir quand il se déclare et les moyens dont on dispose à bord pour le combattre. Le capitaine, ou l'officier de sécurité sous l'autorité du capitaine est chargé de la tenue à jour de ces documents.

Rondes.

Art. 238.— Sur tout navire, un service de rondes est prévu tant au port qu'à la mer.

Visites d'entretien.

Art. 239.— Chaque mois, une visite d'entretien du matériel d'incendie est effectuée par l'officier de sécurité assisté du personnel du bord. Les différents appareils et installations font, à tour de rôle, l'objet d'essais de bon fonctionnement ou de vérifications spéciales suivant la nature desdits appareils ou installations.

La date et l'objet de ces visites sont mentionnés au journal de bord.

CHAPITRE XI.

Mesures en cas d'alarmes et évacuation du navire.

Eclairage de secours.

Art. 240.— A bord des navires à passagers, indépendamment des mesures prescrites aux articles 21 et 39, des dispositions sont prises pour assurer, en vue du sauvetage, l'éclairage des diverses

parties du navire, en particulier celui des ponts sur lesquels sont placées les embarcations de sauvetage et les postes de télégraphie sans fil. Cet éclairage de sécurité doit être électrique sur tous les navires à passagers des première et deuxième catégories. Il doit exister une source autonome capable d'alimenter, le cas échéant, les appareils de cet éclairage de sécurité et placée dans les régions supérieures du navire, au-dessus du pont de cloisonnement.

Cette source doit être largement calculée de façon à assurer un éclairage efficace des issues du navire et du pont des embarcations. Il ne peut être fait usage pour cet objet d'un carburant ayant un point d'éclair inférieur à 65 degrés. Sur les navires à passagers d'un tonnage brut supérieur à 25.000 tonneaux il doit exister deux groupes électrogènes de secours établis dans les hauts et dans des parties différentes du bâtiment.

En outre, sur tous les navires à passagers ou le pont des embarcations est à plus de 9 mètres 15 de la flottaison correspondant au tirant d'eau minimum en mer, des dispositions sont prises pour éclairer les embarcations depuis le navire et le long du bord, pendant la manœuvre de mise à l'eau et immédiatement après cette manœuvre.

Sur tous les navires, l'issue de chaque compartiment limité par une cloison étanche est éclairée en permanence par un fanal de secours indépendant de l'éclairage normal du navire et fermé à clef. Ces fanaux de secours doivent pouvoir être alimentés par la source autonome prévue ci-dessus, en cas d'arrêt de la source normale d'éclairage du navire.

De plus, sur les navires à passagers effectuant des voyages de nuit, il doit exister un appareil d'éclairage autonome pouvant flotter et fournir un éclairage extérieur au navire. Cet appareil doit être d'un fonctionnement automatique instantané, d'une durée minimum de deux heures et être du type bouée lumineuse. Il doit exister au moins deux appareils de ce genre à bord des navires à passagers de moins de 1.500 tonneaux et au moins quatre à bord des navires de 1.500 tonneaux ou plus. Ils sont répartis de chaque bord du navire en des points convenablement choisis, de façon à pouvoir être utilisés immédiatement au moyen d'une manœuvre aisée.

Enfin, chaque officier de tout navire reçoit, lors de son embarquement, une lampe électrique de poche, type torche à trois éléments avec réflecteur évasé et piles de rechanges, capable de fonctionner pendant deux heures consécutives.

Évacuation des passagers.

Art. 241. — Sur tous les navires à passagers des dispositions appropriées sont prises pour l'entrée et pour la sortie des différents compartiments, entreponts etc., notamment par l'emploi de flèches indicatrices.

Le signal d'appel des passagers à leur poste d'abandon consiste en une succession d'au moins six coups courts, suivis d'un coup long de la sirène ou du sifflet.

En outre, les navires à passagers de la première et de la deuxième catégorie sont munis, en des points convenables, de sonneries, timbres ou autres appareils sonores commandés de la passerelle de manœuvre, en vue de donner l'alarme aux passagers et à l'équipage.

La signification de tous les signaux intéressant les passagers est clairement indiquée en plusieurs langues sur des pancartes affichées dans les cabines et autres locaux pour passagers.

Consignes et rôle d'appel.

Art. 242. — Une consigne particulière d'alarme est donnée à chaque homme de l'équipage.

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

Avant l'appareillage, le rôle d'appel est établi et mis à jour. Le rôle est affiché bien en vue dans plusieurs endroits du bâtiment, notamment dans les locaux affectés à l'équipage.

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

La fermeture des portes étanches, vannes, etc.

L'armement des embarcations, des radeaux de sauvetage et des engins flottants en général.

La mise à l'eau des embarcations sous bossoirs.

La préparation générale des autres embarcations, des radeaux de sauvetage et des engins flottants.

Le rassemblement des passagers.

L'extinction de l'incendie.

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

L'alerte à donner aux passagers.

Le soin de leur faire revêtir et ajuster convenablement les brassières de sauvetage.

Leur rassemblement au poste d'appel.

Le service d'ordre aux passages et aux échelles et, d'une façon générale, tout ce qui concerne l'organisation de l'évacuation des passagers.

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

Le présent article s'applique à tous les navires, à l'exception de ceux des quatrième et cinquième catégories.

Ordre d'évacuation.

Art. 243. — L'ordre de mettre à la mer les engins de sauvetage et l'ordre d'évacuer le navire ne peuvent être donnés que par le capitaine ou, à défaut, par l'officier qui le remplace.

CHAPITRE XII

Personnel médical et matériel médical et pharmaceutique.

Médecin.

Art. 244. — Tout navire dont l'effectif, équipage et passagers réunis, atteint le chiffre de 100 personnes et qui effectue, soit une traversée dont la durée normale dépasse quarante-huit heures, soit des traversées successives dont la durée totale dépasse sept jours, doit avoir à bord un médecin pourvu d'un certificat d'aptitude aux fonctions de médecin sanitaire maritime.

Il doit être embarqué un second médecin pourvu du même certificat si l'effectif de l'équipage et des passagers embarqués atteint le chiffre de 1.200 personnes et si le navire doit effectuer une traversée dont la durée normale dépasse sept jours.

Infirmiers.

Art. 245. — Sur les navires ayant un médecin, lorsque le nombre des personnes embarquées dépasse 300 et lorsque le voyage comporte des traversées de plus de trois jours, ce médecin est toujours assisté d'une personne exclusivement affectée au service médical et titulaire d'un certificat ou d'un diplôme reconnu par le ministre de la marine marchande.

S'il y a plus de 1.200 personnes à bord, il est affecté à ce même service une seconde personne.

Navires sans médecin.

Art. 246. — Sur les navires ne comportant pas de médecin, il appartient au capitaine d'assurer des soins aux malades.

Matériel médical et pharmaceutique.

Art. 247. — Tout navire doit être pourvu d'un matériel médical et pharmaceutique, selon la durée et la nature de sa navigation et selon le nombre de personnes embarquées. La composition de ce matériel est fixée par arrêté du ministre de la marine marchande, après avis du comité consultatif d'hygiène de la marine marchande et les conditions d'installation à bord de ce matériel sont indiquées à l'annexe VIII.

Vaccins.

Art. 248. — S'il s'agit d'un navire astreint, en vertu de l'article 242, à embarquer un médecin sanitaire maritime, ledit navire doit, en outre, être pourvu, eu égard aux régions où il doit se rendre, d'un approvisionnement de vaccins et de sérums dont la composition et le renouvellement seront déterminés, après avis du médecin du bord, par le médecin chargé de l'inspection du matériel médical et pharmaceutique aux termes de l'article 248.

S'il y a lieu, le navire doit également posséder un matériel sommaire de bactériologie dont la composition est déterminée dans les mêmes conditions que ci-dessus.

Visite du matériel médical et pharmaceutique.

Art. 249. — Le matériel médical et pharmaceutique, en approvisionnement à bord, est visité dans les ports de France lorsque six mois se sont écoulés depuis la dernière visite.

Cette visite a lieu, soit à bord, soit au bureau de l'inscription maritime, si le propriétaire ou son représentant le désire, en présence du capitaine ou de son délégué et du médecin du navire, s'il y en a un.

Elle est effectuée, sur la réquisition de l'inspecteur de la navigation et du travail maritimes, par le médecin membre de la commission prévue à l'article 8 de la loi du 16 juin 1933, sous réserve, le cas échéant, de l'application des lois des 1^{er} août 1905 et 25 juin 1908 sur la répression des fraudes.

Ce matériel est placé dans un local fermé à clef.

Tout navire est muni d'une instruction médicale approuvée par le ministre de la marine marchande; s'il est embarqué un médecin, il doit, en outre, y avoir à bord un exemplaire du Codex français.

Désinfection.

Art. 250. — Tout navire destiné à naviguer au long cours ou à effectuer au cabotage international ou au grand cabotage national, des traversées d'une durée normale de plus de 48 heures, et devant embarquer plus de 100 personnes, est pourvu d'un appareil à désinfecter réglementaire qui doit être de dimensions suffisantes pour permettre de désinfecter les objets de literie.

CHAPITRE XIII**Commission centrale. — Commission supérieure d'appel.***Composition de la commission centrale.*

Art. 251. — La commission centrale, instituée par l'article 7 de la loi du 16 juin 1933, est composée ainsi qu'il suit :

Le directeur de la flotte de commerce et du travail maritime, président;

L'ingénieur du génie maritime, adjoint au directeur de la flotte

de commerce et du travail maritime, chargé du bureau technique du matériel naval;

Le chef du bureau de la navigation;

L'inspecteur de la navigation et du travail maritimes en service à Paris;

Un représentant d'une société française de classification reconnue.

La commission est assistée, à titre consultatif.

D'un représentant du comité central des armateurs de France;

D'un représentant de la chambre syndicale des constructeurs de navires et de machines marines;

D'un ou deux représentants du personnel navigant, pris suivant le cas dans les catégories suivantes :

Capitaines au long cours.

Capitaines de la marine marchande;

Officiers mécaniciens;

Médecins sanitaires maritimes;

Personnel navigant subalterne.

Les représentants des groupements intéressés sont choisis et nommés par le ministre de la marine marchande sur des listes de présentation fournies par ces groupements.

Délibérations de la commission centrale.

Art. 252. — La commission centrale appelée à prendre des décisions ou à émettre des avis destinés au ministre de la marine marchande délibère à la majorité de ses membres et ses délibérations ne sont valables que si plus de la moitié de ses membres sont présents.

En cas de partage, la voix du président est prépondérante.

Enquêtes.

Art. 253. — Avant de prendre sa décision, la commission centrale peut faire procéder à telles enquêtes ou expertises qu'elle juge nécessaires, et qui sont confiées soit à un ou plusieurs de ses membres, soit à telle personne ou tel organisme qu'elle désigne à cet effet.

Elle peut également entendre toute personne ou tout groupement susceptible d'éclairer la décision.

Décisions de la commission centrale.

Art. 254. — Les décisions de la commission centrale sont notifiées aux intéressés par le président de la commission.

Ceux-ci peuvent se pourvoir contre ces décisions devant la commission supérieure d'appel dans un délai de trois jours francs à partir de la date de la réception de cette notification.

Commission supérieure d'appel. Composition.

Art. 255. — La commission supérieure d'appel, instituée par l'article 19 de la loi du 16 juin 1933, comprend :

Un sénateur;

Deux députés;

Un conseiller d'Etat;

Le directeur de la flotte de commerce et du travail maritime;

L'administrateur général, inspecteur général des services de l'inscription maritime;

L'ingénieur du génie maritime, adjoint au directeur de la flotte de commerce et du travail maritime, chargé du bureau technique du matériel naval;

Le chef du bureau de la navigation;

L'inspecteur de la navigation et du travail maritimes en service à Paris;

Trois armateurs ou représentants de sociétés françaises d'armement;

Un représentant d'une société française de classification, et, en outre :

a) s'il s'agit d'une question de sécurité, d'habitabilité ou d'hygiène :

Un négociant représentant les chargeurs ;

Un représentant des assureurs maritimes ;

Un représentant des constructeurs de navires ;

Quatre représentants du personnel navigant pris, suivant la nature de l'affaire, parmi les catégories ci-après :

Capitaine au long cours ;

Officiers mécaniciens de 1^{re} classe de la marine marchande ;

Capitaines de la marine marchande ;

Opérateurs radiotélégraphistes de 1^{re} classe ;

Médecins sanitaires maritimes ;

Commissaires ;

Personnel subalterne du pont ;

Personnel subalterne de la machine ;

Personnel subalterne du service général.

b) s'il s'agit d'une question de travail ;

Le chef du bureau du travail maritime ;

Trois représentants du personnel navigant intéressé choisis suivant la nature de l'affaire, parmi les catégories énumérées au paragraphe a) ci-dessus.

Un fonctionnaire du ministère de la marine marchande remplit les fonctions de secrétaire.

Les membres de la commission sont nommés par le ministre de la marine marchande, qui désigne parmi eux un président.

Les représentants des groupements intéressés (armateurs, chargeurs, assureurs, sociétés de classification et personnels navigants) sont choisis et nommés sur des listes de présentation fournies par ces groupements.

Avis de la commission supérieure.

Art. 256. — La commission supérieure donne son avis sur les dossiers et pourvois qui lui sont transmis par le ministre de la marine marchande. Elle ne peut délibérer valablement que si la moitié au moins de ses membres sont présents.

Les avis de la commission sont pris à la majorité des voix. En cas de partage, la voix du président est prépondérante.

Délai et forme des pourvois.

Art. 257. — Les réclamations contre les décisions des commissions instituées par les articles 8, 9, 13 et 18 de la loi du 16 juin 1933 doivent être formées dans un délai de trois jours francs à partir de la notification faite par écrit de la décision au constructeur, à l'armateur ou au capitaine.

Elles doivent être motivées et adressées soit directement au ministre de la marine marchande, soit à l'administrateur de l'inscription maritime. Il en est délivré récépissé.

Instruction des pourvois.

Art. 258. — Le ministre de la marine marchande fait compléter, s'il y a lieu, le dossier de la réclamation avant d'en saisir la commission. Il peut prendre, à cet effet, toute mesure d'instruction nécessaire.

Dans le cas où la décision attaquée aurait eu pour effet d'empêcher le départ du navire, le ministre de la marine marchande peut autoriser ce départ sous telles réserves qu'il juge convenables ; il saisit immédiatement la commission supérieure du dossier du pourvoi.

Observations orales.

Art. 259. — Le réclamant est avisé de la date, de l'heure et du lieu de la réunion de la commission supérieure et est admis sur sa

demande, à être entendu, soit personnellement, soit par mandataire.

Enquêtes et expertises.

Art. 260. — La commission supérieure peut faire procéder à telles enquêtes ou expertises qu'elle juge nécessaires. Les enquêtes peuvent être confiées à un ou plusieurs de ses membres,

La commission ne peut désigner, pour ces enquêtes, des experts ayant pris part aux opérations des commissions qui ont donné lieu à la réclamation.

Le résultat des enquêtes et des expertises est consigné dans des rapports écrits.

Colonies, pays de protectorat et étranger.

Art. 261. — Les pourvois formés devant la commission supérieure d'appel, en application de l'article 20 de la loi du 16 juin 1933, sont adressés, dans les colonies et pays de protectorat, au gouverneur, au résident général ou au fonctionnaire désigné par ceux-ci à cet effet, et, à l'étranger, à l'autorité consulaire. Il en est délivré récépissé et les dossiers sont ensuite transmis au ministre de la marine marchande.

Ces pourvois peuvent être formés directement devant le ministre de la marine marchande quand ils sont dirigés contre une décision de la commission centrale.

Décision ministérielle.

Art. 262. — Les avis de la commission supérieure d'appel sont adressés au ministre de la marine marchande qui statue en dernier ressort.

Recours d'office.

Art. 263. — Le ministre de la marine marchande peut soumettre à l'avis de la commission supérieure toute décision des inspecteurs de la navigation et du travail maritimes ou des commissions de visite qui lui paraîtrait prise en violation de la loi du 16 juin 1933 ou des règlements d'administration publique rendus pour son application.

CHAPITRE XIV

Dispositions diverses.

Bâtiments ayant une affectation spéciale.

Art. 264. — Le ministre de la marine marchande peut, sur l'avis de la commission centrale, dispenser partiellement des prescriptions contenues dans le présent règlement les navires de commerce, bâtiments et engins de toute nature qui ont une affectation spéciale ou qui, par les conditions de leur exploitation, n'accomplissent qu'une navigation accessoire en mer ou ne sortent pas généralement des ports.

Lorsqu'il s'agit de bâtiments appartenant à des départements ministériels autres que la marine marchande, le ministre de la marine marchande consulte également, avant décision, les départements intéressés.

Personnel de surveillance.

Art. 265. — Les attributions des inspecteurs de la navigation et du travail maritimes et des inspecteurs mécaniciens de la marine marchande peuvent être confiées aux agents énumérés à l'article 1^{er} du décret du 30 juin 1934 en ce qui concerne les opérations de visite prévues par les articles 9, 12, 13 et 14 de la loi du 16 juin 1933 et dans les ports désignés par arrêté du ministre de la marine marchande.

Publicité.

Art. 266. — Indépendamment des dispositions dont le présent règlement prévoit l'affichage, le capitaine de tout navire doit posséder à bord le texte intégral de la loi du 16 juin 1933 et des règlements d'administration publique portant application de ladite loi, ainsi que, sur les navires pourvus d'une installation radiotélégraphique, le règlement général des radiocommunications annexé à la convention internationale des télécommunications en vigueur ; il doit tenir ces documents à la disposition des personnes embarquées.

CHAPITRE XV**Dispositions transitoires applicables aux navires en construction et en service.***Navires en construction.*

Art. 267. — Les dispositions du présent règlement s'appliquent aux navires en construction, dans les conditions suivantes :

- a) Aux navires à passagers, si leur quille a été posée le 1^{er} juillet 1931, ou postérieurement ;
- b) Aux navires non destinés au transport des passagers, qui ont été transformés en navires à passagers au 1^{er} juillet 1931, ou postérieurement ;
- c) Aux navires autres que les navires à passagers, qui seront mis en service six mois après la date de mise en vigueur du présent règlement.

Navires en service.

Art. 268. — A titre transitoire, ne sont applicables aux navires de plus de 250 tonneaux de jauge brute en service au moment de la mise en application du présent règlement que les dispositions suivantes du règlement :

Chap. I^{er}. — Déclaration de mise en chantier ; demande du permis de navigation et des certificats de sécurité ou de dispense. — Toutes les dispositions du chapitre I^{er} sont applicables aux navires en service, à l'exception des articles 4, 5 et 6.

Chap. II. — Prescriptions relatives à l'hygiène et à la salubrité. — Le premier alinéa de l'article 12 s'applique aux navires en service, lorsque, à l'occasion de travaux de refonte du navire, les logements de l'équipage sont transformés ou déplacés.

Sont également applicables aux navires en service les dispositions suivantes :

- a) Le 5^e alinéa de l'article 18 ; de plus, lorsqu'il existe des couchettes jumelées, elles doivent être séparées par des cloisons de 60 centimètres de hauteur au moins ;
- b) Le dernier alinéa de l'article 20 ;
- c) Le dernier alinéa de l'article 21 ;
- d) Les articles 26 et 27 ;
- e) L'alinéa de l'article 29 relatif à l'interdiction de l'éclairage à l'acétylène des locaux affectés au logement de l'équipage des navires de pêche ;
- f) Le dernier alinéa de l'article 29 ;
- g) Le dernier alinéa de l'article 47 ;
- h) L'article 49, sauf dérogation soumise à l'avis de la commission centrale ;
- i) L'article 50.

Chap. III. — Construction du navire. — La commission centrale de sécurité examine, pour chaque navire à passagers en service, les mesures à prendre, de manière à obtenir une sécurité plus grande sur les points où cela est pratiquement réalisable et raisonnable.

Toutefois, le deuxième et le dernier alinéa de l'article 57 sont applicables à tous les navires et les articles 60, 62, 63 et 64 applicables à tous les navires à passagers.

Chap. IV. — Règles de calcul du tirant d'eau maximum. — Marques de franc-bord. — Les dispositions du chapitre 4 sont applicables aux navires en service. Toutefois, sur la demande de l'armateur, les navires peuvent être visités et marqués conformément aux règlements sur le franc-bord des navires de commerce en vigueur à la date du 31 décembre 1932. Mais, dans ce cas, ils doivent satisfaire en principe et aussi en détail, autant qu'il est raisonnable et possible, aux prescriptions de la 2^e partie de l'annexe II du présent règlement, en tenant compte de l'efficacité : 1^o de la protection des ouvertures ; 2^o des garde-corps ; 3^o des sabords de décharge, et 4^o des moyens d'accès au logement de l'équipage qui résulteront des arrangements, installations et dispositifs existant à bord des navires.

Chap. V. — Appareils moteurs évaporatoires et auxiliaires. — Épuisement et assèchement. — Sont applicables aux navires en service les dispositions des articles 100, 104, 111 et 113, ainsi que celles des articles 137 à 145 inclus, dans la mesure où les précautions édictées par ces articles peuvent pratiquement être réalisées à bord desdits navires.

Les installations pour l'assèchement et l'épuisement de chaque navire à passagers en service doivent faire l'objet d'un examen spécial par la commission centrale de sécurité avant délivrance du certificat de sécurité.

Chap. VI. — Appareils, instruments et documents nautiques. — Objets d'armement et de rechange. — Les dispositions du chapitre VI s'appliquent aux navires en service, à l'exception de celles :

1^o Du 3^e alinéa de l'article 154 qui ne sont applicables qu'aux navires en service de plus de 800 tonneaux de jauge brute développant plus de 500 CV ;

2^o De l'article 155 qui ne sont applicables qu'aux navires en service de plus de 600 tonneaux ;

3^o Du dernier paragraphe de l'article 156 ;

4^o Des 2^e et 3^e alinéas de l'article 158.

Chap. VII. — Radiotélégraphie. — Sous les réserves ci-après, les dispositions du chapitre VII sont applicables à tous les navires, qu'ils soient ou non en service à la date de mise en vigueur du présent règlement.

A titre temporaire et au plus tard jusqu'au 1^{er} janvier 1938, les navires de charge de moins de 2.000 tonneaux de jauge brute peuvent être dispensés, dans les conditions fixées à l'article 161, de l'installation radiotélégraphique prévue à l'article 160.

Sont dispensés de l'obligation de l'écoute permanente, jusqu'au 31 décembre 1934 inclus, les navires de charge dont la jauge brute est supérieure à 5.500 tonneaux et égale ou inférieure à 8.000 tonneaux, sous réserve que, pendant ladite période, ils assurent une écoute d'au moins 16 heures par jour.

Le 4^e alinéa de l'article 165 relatif à l'indépendance du poste principal et du poste de secours n'est pas applicable aux navires à passagers en service.

Chap. VIII. — Sécurité de la navigation. — Toutes les prescriptions de ce chapitre sont applicables aux navires en service.

Chap. IX. — Embarcations et engins de sauvetage. — Sont applicables aux navires en service les articles 183 à 185, l'article 186, sauf le 4^e alinéa, l'article 187, l'article 188, sauf les 3 premiers et le 6^e paragraphes, les articles 189, 201, 205 à 209, 211, ainsi que les articles 2, 5, 8 (à l'exception de l'alinéa c), 9 à 15, et 17 de l'annexe audit chapitre. Sont également applicables aux navires à passagers en service les dispositions de l'article 16 de la même annexe.

De plus, l'installation des engins de sauvetage des navires à passagers en service doit faire l'objet d'un examen spécial par la commission centrale de sécurité, de manière à obtenir, autant que

cela sera pratiquement possible et raisonnable, l'application des principes généraux posés par le chapitre IX.

Chap. X. — Mesures contre l'incendie. — Transport des matières dangereuses. — Pour l'application du chapitre X, le cas de chaque navire en service doit faire l'objet d'un examen spécial effectué dans les conditions suivantes :

a) S'il s'agit d'un navire non destiné au transport des passagers, cet examen est fait par la commission de visite périodique prévue à l'article 9 de la loi du 16 juin 1933 ;

b) S'il s'agit d'un navire à passagers, cet examen est fait par la commission centrale de sécurité et les mesures à prendre font l'objet d'une décision du ministre de la marine marchande.

Chap. XI. — Mesures pour l'évacuation du navire ; et chap. XII. — Personnel médical et matériel médical et pharmaceutique. — Les dispositions des chapitres XI et XII sont applicables aux navires en service, sauf le 2^e alinéa de l'article 240.

Les navires de plus de 250 tonneaux de jauge brute en service au moment de la mise en application du présent règlement restent soumis, en dehors des prescriptions du présent article, aux dispositions des règlements d'administration publique pris en application de la loi du 17 avril 1907 concernant la sécurité de la navigation maritime et l'hygiène à bord des navires de commerce.

Art. 269. — Le ministre de la marine marchande est chargé de l'exécution du présent décret qui sera publié au *Journal officiel*.

Fait à Paris, le 1^{er} septembre 1934.

ALBERT LEBRUN.

Par le Président de la République :

*Le Ministre de la marine
marchande,*

WILLIAM BERTAND.

Le Ministre des finances,

GERMAIN-MARTIN.

Le Ministre du travail,

ADRIEN MARQUET.

Le Ministre de la marine,

FRANÇOIS PIÉTRI.

Le Ministre de l'intérieur,

ALBERT SARRAUT.

Le Ministre des colonies,

PIERRE LAVAL.

(1) Voir les annexes au J.O.R.F. du 6 octobre 1934, (pages 10206 à 10214)

ARRÊTÉ n° 342 c., promulguant dans les *Établissements français de l'Océanie* deux décrets du 18 février 1937.

(Du 9 avril 1937)

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 circulaire ministérielle n° 511 du 10 septembre 1931, relative à la promulgation et à la publication dans les colonies, des lois, décrets, instructions et arrêtés ministériels ;

ARRÊTE :

Article 1^{er}. — Sont promulgués dans les *Établissements français de l'Océanie*, pour y être exécuté selon ses forme et teneur :

Les décrets du 18 février 1937 rendant applicables aux Colonies, pays de protectorat et territoires sous mandat relevant du Ministère, les décrets du 8 décembre 1936 concernant la définition des

appellations d'origine contrôlées de certains vins et le décret du 4 janvier 1937 concernant l'étiquetage des vins à appellations contrôlées (J.O.R.F. des 22 et 23 février 1937, page 2387), suivis des décrets du 8 décembre 1936 (J.O.R.F. du 11 décembre 1936, pages 12734 à 12744), et du décret du 4 janvier 1936 (J.O.R.F. du 8 janvier 1937, page 377

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

Papeete, le 9 avril 1937.

CHASTENET DE GÉRY.

DÉCRETS rendant applicables aux colonies, pays de protectorat et territoires sous mandat relevant du Ministère les décrets du 8 décembre 1936 concernant la définition des appellations d'origine contrôlées de certains vins et le décret du 4 janvier 1937 concernant l'étiquetage des vins à appellations contrôlées. (1)

(Du 18 février 1937).

LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE,

Sur le rapport du ministre des colonies,

Vu l'article 18 du sénatus-consulte du 3 mai 1854,

Vu le mandat sur le Togo et le Cameroun, confirmé à la France par le conseil de la Société des nations en exécution des articles 22 et 119 du traité de Versailles en date du 28 juin 1919 ;

Vu les décrets des 23 mars 1921 et 21 février 1925 déterminant les attributions des commissaires de la République française au Togo et au Cameroun ;

Vu la loi du 1^{er} août 1905 sur la répression des fraudes dans la vente des marchandises et des falsifications des denrées alimentaires et des produits agricoles, déclarée applicable aux colonies, et les décrets portant règlement d'Administration publique portant application de cette loi en ce qui concerne les vins, vins mousseux et eaux-de-vie dans diverses colonies ;

Vu la loi du 6 mai 1919 relative à la protection des appellations d'origine déclarée applicable aux colonies ;

Vu les décrets des 15, 29, 31 mai, 29 juin, 6 août, 11 septembre et 29 novembre 1936 concernant la définition des appellations d'origine contrôlées de certains vins, vins mousseux et eaux-de-vie, ensemble les décrets en portant application aux colonies des 20 juillet, 30 septembre, 24 octobre, 29 novembre 1936 ;

Vu le décret du 4 janvier 1937 concernant l'étiquetage des vins à appellations contrôlées,

DÉCRÈTE :

Article 1^{er}. — Est déclarée applicable aux colonies, pays de protectorat et territoires sous mandat relevant du ministère des colonies le décret du 4 janvier 1937 concernant l'étiquetage des vins à appellations contrôlées.

Art. 2. — Le ministre des colonies est chargé de l'exécution du présent décret, qui sera publié au *journal officiel* de la République française et inséré au *Bulletin officiel* du ministère des colonies.

Fait à Paris, le 18 février 1937.

ALBERT LEBRUN.

Par le Président de la République :

Le Ministre des colonies,

MARIUS MOUTET.

(1) Voir les décrets du 8 décembre 1936 (J.O.R.F. du 11 décembre 1936, pages 12734 à 12744), et du 4 janvier 1937 (J.O.R.F. du 8 janvier 1937, page 377).

ARRÊTÉ n° 438 c., promulguant dans les *Etablissements français de l'Océanie* un décret du 25 février 1937 et un arrêté ministériel du 27 février 1937.

(Du 7 mai 1937.)

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 circulaire ministérielle n° 511 du 10 septembre 1931 relative à la promulgation et à la publication dans les colonies des lois, décrets, instructions et arrêtés ministériels,

ARRÊTE :

Article 1^{er}.— Sont promulgués dans les *Etablissements français de l'Océanie* pour y être exécutés selon leurs forme et teneur :

1° Le décret du 25 février 1937 abrogeant le décret du 6 juin 1925 sur les opérations d'articles d'argent dans les relations franco-coloniales ou intercoloniales (J.O.R.F. des 1^{er} et 2 mars 1937, page 2621) ;

2° L'arrêté ministériel du 27 février 1937 portant application aux colonies et pays de protectorat relevant du Ministère les dispositions de l'arrêté du 21 septembre 1936 du Ministère de l'air définissant dans le cadre de la loi du 31 mai 1924 les conditions d'emploi des aéronefs civils (J.O.R.F. du 3 mars 1937, page 2671).

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

Papeete, le 7 mai 1937.

CHASTENET DE GÉRY.

Opérations d'articles d'argent dans les relations franco-coloniales ou intercoloniales.

RAPPORT AU PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE,

Paris, le 25 février 1937.

Monsieur le Président,

Le service des articles d'argent dans les relations franco-coloniales et intercoloniales et dans les relations des colonies françaises avec l'étranger effectuées par l'intermédiaire du bureau de Paris-Caisse, est réglementé par un décret du 26 mars 1924.

D'après l'article 2 de ce texte, le maximum du montant des envois par mandat-postal ou télégraphique est fixé pour l'Indochine à 5.000 francs d'un même expéditeur à un même destinataire.

Toutefois, le nombre des envois effectués le même jour par le même expéditeur au même destinataire résidant en France ou en Algérie est illimité (art.3).

Ce décret a été promulgué en Indochine le 2 août 1925 en même temps qu'un décret restrictif en date du 6 juin 1925 stipulant par son article 1^{er} que l'article 3 du décret précité du 26 mars 1924 ne s'appliquerait pas à cette colonie.

Un même expéditeur ne peut donc, en conséquence, envoyer journalièrement au même destinataire qu'un seul mandat de 5.000 francs. Bien que cette mesure restrictive commandée à l'époque par des raisons d'ordre financier ait aujourd'hui perdu tout son intérêt elle n'en reste pas moins un obstacle à la promulgation en Indochine du décret du 18 septembre 1927 qui modifie précisément dans un sens plus libéral l'article 3 du décret du 26 mars 1924.

Il importe donc de l'annuler.

Tel est l'objet du présent projet de décret que nous avons l'honneur de soumettre à votre haute sanction.

Nous vous prions d'agréer, Monsieur le Président, l'hommage de notre profond respect.

Le Ministre des colonies,

MARIUS MOUTET.

Le Ministre des postes, télégraphes et téléphones,

Robert JARDILLIER.

Le Ministre des finances,

VINCENT AURIOL.

DÉCRET

(Du 25 février 1937)

LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE,

Sur le rapport du ministre des colonies, du ministre des postes, des télégraphes et des téléphones et du ministre des finances,

Vu le décret du 26 mars 1924 portant réorganisation des opérations d'articles d'argent dans les relations entre la France, l'Algérie d'une part, et les colonies françaises d'autre part ;

Vu le décret du 10 janvier 1925 étendant aux relations intercoloniales le décret du 26 mars 1924 ;

Vu le décret du 6 juin 1923 prévoyant que les dispositions de l'article 3 du décret susvisé du 26 mars 1924 ne sont pas applicables à l'Indochine

DÉCRÈTE :

Article 1^{er}.— Le décret du 6 juin 1925 prévoyant que les dispositions de l'article 3 du décret du 26 mars 1924 ne sont pas applicables à l'Indochine est abrogé.

Art. 2.— Le ministre des colonies, le ministre des postes, télégraphes et téléphones et le ministre des finances sont chargés, chacun en ce qui le concerne de l'exécution du présent décret qui sera publié au *Journal officiel* de la République française et inséré au *Bulletin officiel* du ministère des colonies

Fait à Paris, le 25 février 1937.

ALBERT LEBRUN.

Par le Président de la République :

Le Ministre des colonies,

MARIUS MOUTET.

Le Ministre des postes, télégraphes et téléphones,

ROBERT JARDILLIER.

Le Ministre des finances,

VINCENT AURIOL.

ARRÊTÉ MINISTÉRIEL portant application aux colonies et pays de protectorat relevant du ministère les dispositions de l'arrêté du 21 septembre 1936 du ministère de l'air définissant, dans le cadre de la loi du 31 mai 1924, les conditions d'emploi des aéronefs civils.

(Du 27 février 1937.)

Le ministre des colonies,

Vu la loi du 31 mai 1924 relative à la navigation aérienne et en particulier l'article 32 ;

Vu les décrets des 14 février 1930 et 11 mai 1928 rendant applicable la loi du 31 mai 1924, respectivement en Afrique occidentale française et dans les colonies et pays de protectorat relevant du ministère des colonies ;

Vu l'arrêté du 21 septembre 1936 du ministère de l'air définissant

dans le cadre de la loi du 31 mai 1924, les conditions d'emploi des aéronefs civils,

ARRÊTE :

Article 1^{er}. — Sont applicables aux colonies et pays de protectorat relevant du département des colonies, l'article 11 excepté, les dispositions de l'arrêté du 21 septembre 1936 du ministère de l'air définissant dans le cadre de la loi du 31 mai 1924, les conditions d'emploi des aéronefs civils.

Art. 2. — Les gouverneurs généraux, les gouverneurs et l'administrateur pour Saint-Pierre et Miquelon sont chargés de l'exécution du présent arrêté, qui sera publié au *Journal officiel* de la colonie.

Fait à Paris, le 27 février 1937.

MARIUS MOUTET.

EXTRAITS

Par décret du 27 février 1937, ont été nommés :

Procureur de la République près le Tribunal Supérieur d'Appel de 2^e classe des Etablissements français de l'Océanie, M. Ballard, Président du dit Tribunal Supérieur d'Appel en remplacement de M. Goguillot ;

Substitut du Procureur de la République près le Tribunal de 2^e classe de Nouméa, M. Cochin, élève breveté de l'Ecole Nationale de la France d'Outre-mer (Section magistrature), précédemment nommé, sur sa demande, à titre provisoire, Juge suppléant au Tribunal de 3^e classe de Papeete en remplacement de M. Sammarcelli ;

Juge suppléant dans le ressort de la Cour d'Appel de Hanoi, sur sa demande, M. Malignon, Juge suppléant au Tribunal de 3^e classe de Papeete, en remplacement de M. Clermont, précédemment nommé Juge au Tribunal de 3^e classe de Sovrang.

J.O.R.F. du 5 mars 1937, page 2.752.

Par arrêté du Ministre des colonies en date du 6 mars 1937 a été promu dans le personnel du Service administratif colonial placé hors cadre pour servir à l'Agence Economique des Colonies autonomes et Territoires africains sous mandat, pour compter du 1^{er} mars 1937, à l'emploi d'agent spécialisé à 20.000 francs, M. Père (Pierre) agent spécialisé à 17.000 francs en service détaché (rap-pels pour services militaires épuisés.)

J.O.R.F. du 7 mars 1937, page 2 834.

ACTES DU GOUVERNEMENT LOCAL

DÉCISION n° 418 c., affectant aux Iles Sous-le-Vent le Médecin-Capitaine Perrin (André, Maurice) des Troupes Coloniales et le nommant Chef de la Circonscription administrative de cet archipel.

(Du 28 avril 1937)

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 ministériel du 21 décembre 1936 affectant le Médecin-Capitaine Perrin aux Etablissements français de l'Océanie ;

Vu l'arrêté n° 489 s.g. du 13 juillet 1934 réglementant les con-

ditions dans lesquelles les suppléments de fonctions et indemnités diverses devront être perçus ;

Vu l'arrêté n° 62 a.g.f., du 28 janvier 1935 réduisant de 20% toutes ces indemnités ;

Vu le départ pour la Métropole du Médecin-Capitaine Castets, Chef de la Circonscription administrative des Iles Sous-le-Vent par "Ville de Verdun" du 23 avril 1937 ;

Vu la décision n° 409 a.g.f. du 22 avril 1937 confiant l'expédition des affaires courantes de la Circonscription administrative des Iles Sous-le-Vent à l'Adjoint des Services Civils Passard Charles, Chef de la subdivision de Raiatea-Tahaa ;

Vu l'arrivée à Tahiti du Médecin-Capitaine Perrin par "Ville de Strasbourg" du 28 avril 1937 ;

Vu les nécessités du Service,

DÉCIDE :

Article 1^{er}. — Le Médecin-Capitaine des Troupes Coloniales Perrin (André, Maurice) est nommé Médecin de l'Assistance médicale indigène aux Iles Sous-le-Vent.

Art. 2. — Le Médecin-Capitaine Perrin est chargé des fonctions de Chef de la Circonscription administrative des Iles Sous-le-Vent et Juge de Paix à compétence ordinaire.

Art. 3. — Pour les fonctions indépendantes des obligations permanentes et ordinaires de son grade et de son emploi, le Médecin-Capitaine Perrin aura droit aux indemnités prévues par les textes en vigueur réduites de 20% conformément à l'arrêté n° 62 a.g.f. du 28 janvier 1935.

Art. 4. — La présente décision sera enregistrée, communiquée et publiée partout où besoin sera.

Papeete, le 28 avril 1937.

CHASTENET DE GÉRY.

ARRÊTÉ n° 419 c., nommant le Médecin-Capitaine Perrin (André, Maurice) Chef de la Circonscription administrative des Iles Sous-le-Vent, Administrateur-Maire de la Commune mixte d'Uturoa.

(Du 28 avril 1937)

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 17 décembre 1932 créant la Commune mixte d'Uturoa et notamment l'article 3 ;

Vu la décision n° 409 a.g.f. du 22 avril 1937 désignant l'Adjoint des Services Civils Passard Charles Chef de la Subdivision administrative de Raiatea-Tahaa pour assurer les fonctions d'Administrateur-Maire par intérim de la Commune mixte d'Uturoa ;

Vu la décision n° 418 c. du 28 avril 1937 nommant le Médecin-Capitaine Perrin Chef de la Circonscription administrative des Iles Sous-le-Vent,

ARRÊTE :

Article 1^{er}. — Est nommé Administrateur-Maire de la Commune mixte d'Uturoa (île Raiatea) le Médecin-Capitaine des Troupes Coloniales Perrin (André, Maurice) Chef de la Circonscription administrative des Iles Sous-le-Vent pour compter de sa prise de commandement, de cet archipel.

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

Papeete, le 28 avril 1937.

CHASTENET DE GÉRY.

DÉCISION n° 434 a. g. f., nommant une commission chargée d'étudier les modalités d'application du décret du 7 janvier 1937 autorisant, dans les Etablissements français de l'Océanie une loterie au profit de la liquidation de la Caisse Agricole.

(Du 3 mai 1937).

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 7 janvier 1937, autorisant dans les Etablissements français de l'Océanie l'organisation d'une loterie au profit de la liquidation de la Caisse Agricole ;

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

DÉCIDE :

Article 1^{er}.— La commission chargée d'étudier les règles et modalités suivant lesquelles fonctionnera la loterie autorisée au profit de la liquidation de la Caisse Agricole dans les Etablissements français de l'Océanie par décret du 7 janvier 1937 sera composée ainsi qu'il suit :

MM. le Gouverneur des Etablissements français de l'Océanie ou son délégué,	Président ;
le Chef du Service d'Administration Générale et des Finances, ou son adjoint	Membre ;
le Trésorier-Payeur,	—
un magistrat désigné par le Chef du Service Judiciaire,	—
le Président du Conseil d'Administration de la Caisse Centrale de Crédit Agricole Mutuel,	—
le Président de la chambre de Commerce,	—
le Président de la Chambre d'Agriculture,	—
le Maire de la Ville de Papeete,	—
le Directeur de la Banque de l'Indochine,	—
le Président du Conseil de district de Punaauia,	—
le Président ou un délégué de la section locale de l'U.N.C.,	—
le Président de l'Association des Poilus Tahitiens,	—
le Directeur de la Caisse Centrale de Crédit Agricole Mutuel,	—

Les fonctions de secrétaire seront remplies par un agent du Service d'Administration Générale et des Finances désigné à cet effet.

Art. 2.— Cette Commission se réunira sur convocation de son Président. Elle établira, dans le plus court délai possible, le projet d'arrêté prévu par l'article 7 du décret susvisé du 7 janvier 1937.

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

Papeete, le 3 mai 1937.

CHASTENET DE GÉRY.

DÉCISION n° 435 a. g. f., fixant la date de mise en recouvrement :

a) du rôle principal de la taxe sur les chiens de la Commune de Papeete, pour l'année 1937 ; b) du rôle principal de l'impôt sur la propriété bâtie, des patentes, de la taxe additionnelle de 10 % au profit de la Chambre de Commerce, de la taxe sur les étrangers d'origine asiatique, de la taxe sur les voitures, dûs pour l'année 1937 par les asiatiques de l'Île de Tahiti ; c) du rôle supplémentaire émis au titre du 1^{er} trimestre 1937 pour la perception de Tahiti.

(Du 4 mai 1937)

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'article 3 du décret du 10 août 1928 ajoutant un article 160 bis au décret du 30 décembre 1912 sur le régime financier des colonies ;

Sur la proposition du Trésorier-Payeur,

DÉCIDE :

Article 1^{er}.— La date de mise en recouvrement des rôles ci-après est fixée au 15 mai 1937 :

a) Rôle principal de la taxe sur les chiens de la Commune de Papeete, pour l'année 1937 ;

b) Rôle principal de l'impôt sur la propriété bâtie, des patentes, de la taxe additionnelle de 10 % au profit de la Chambre de Commerce, de la taxe sur les étrangers d'origine asiatique, de la taxe sur les voitures dûs pour l'année 1937 par les asiatiques de l'Île de Tahiti ;

c) Rôle supplémentaire émis au titre du 1^{er} trimestre 1937 pour la perception de Tahiti.

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

Papeete, le 4 mai 1937.

CHASTENET DE GÉRY.

DÉCISION n° 437 i. p. attribuant les allocations scolaires pour l'année 1937.

(Du 5 mai 1937).

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 n° 688 a. g. f. du 3 juillet 1936 réorganisant la concession des bourses d'enseignement et allocations scolaires ;

Vu la décision n° 439 i. p. du 10 février 1937 désignant les membres de la Commission d'attribution des allocations scolaires ;

Vu le procès-verbal des délibérations de la commission précitée réunie à Papeete le 29 avril 1937 ;

Vu les prévisions budgétaires,

DÉCIDE :

Article 1^{er}.— Les allocations scolaires pour l'année 1937 sont attribuées ainsi qu'il suit :

Papeete.

M ^{me} V ^{ve} Mervin, Eugène	pour 5 enfants : 500 francs.
M ^{me} V ^{ve} Tiatoa Tetuapua	pour 3 enfants : 300 —
M ^{me} V ^{ve} Alexandre, Victor	pour 2 enfants : 200 —
M ^{me} Salmon Hotutu	pour 3 enfants : 300 —
M ^{me} Maiti Hélène	pour 2 enfants : 200 —
M ^{me} Arai Mahairua	pour 4 enfants : 400 —
M ^{me} Ueva Tuarai	pour 3 enfants : 300 —
M. Moeteehu (Teiva)	pour 3 enfants : 300 —
M. Thariot, Jules	pour 1 enfant : 100 —
M ^{me} Esau Naati	pour 4 enfants : 400 —
M ^{me} Maiti Taurua	pour 2 enfants : 200 —
M. Voirin, Firmin	pour 3 enfants : 300 —
M ^{me} A Trouillet	pour 2 enfants : 200 —
M ^{me} Faupua Haamos	pour 2 enfants : 200 —
M ^{lle} Tshen Fo Itia	pour 3 enfants : 300 —
M ^{me} Teriira	pour 2 enfants : 200 —
M ^{ms} Tetiarahi Maria	pour 4 enfants : 400 —

Pirae.

M. Turi Faua	pour 2 enfants :	200 francs.
M. Putoa Teane	pour 3 enfants :	300 —
M. Temarii Oehae	pour 3 enfants :	300 —
M. Tahutim Tefarai	pour 4 enfants :	400 —
M. Tetuaiteroi Ariihee	pour 4 enfants :	400 —
M ^{me} V ^{ve} Maere	pour 1 enfant :	100 —

Arae.

M. Mahai Taiherepua	pour 4 enfants :	400 francs.
M. Huaatua Tutaarea	pour 3 enfants :	300 —
M ^{me} V ^{ve} Tetuaheuea Faatea	pour 2 enfants :	200 —

Mahaena.

M. Viri Teraitetia	pour 2 enfants :	200 francs.
--------------------	------------------	-------------

Taravao.

M ^{me} Garbult, Owen	pour 2 enfants :	200 francs.
-------------------------------	------------------	-------------

Pueu.

M. Taerca Ariihee	pour 2 enfants :	200 francs.
-------------------	------------------	-------------

Tautira.

M. Terierooterai Alfred	pour 2 enfants :	200 francs.
M. Temariiama Paiti	pour 1 enfant :	100 —
M. Toheira Totiaiti	pour 2 enfants :	200 —

Teahotu.

M. Tevaearai Teiva	pour 2 enfants :	200 francs
M ^{me} V ^{ve} Mau Tetuarii	pour 1 enfant :	100 —
M. M. Mau Tarano	pour 2 enfants :	200 —
M. Hamblin, Samuel	pour 2 enfants :	200 —
M ^{me} V ^{ve} Faarii Pori	pour 4 enfants :	400 —
M ^{me} Mauri Teura	pour 2 enfants :	200 —

Vairao.

M. Tau Mania	pour 2 enfants :	200 francs.
M. Temahahe Roita	pour 2 enfants :	200 —
M. Aroita Teopatua	pour 1 enfant :	100 —
M. Tahutim Tahutini	pour 2 enfants :	200 —
M. Hamblin, Charles (fils)	pour 2 enfants :	200 —
M. Tetumu Tapuni	pour 2 enfants :	200 —
M. Tetuanu Virihoā	pour 2 enfants :	200 —
M. Amaru Tuahua	pour 2 enfants :	200 —
M. Matailai Teheira	pour 2 enfants :	200 —

Teahupoo.

M. Tanematea Tihoni	pour 1 enfant :	100 francs
M ^{me} Vehiatua Teuna	pour 2 enfants :	200 —
M. Tuaiva Terintaotua	pour 2 enfants :	200 —
M. Tuaiva Titirivau	pour 2 enfants :	200 —

Papcari.

M. Varuamana Tehavaru	pour 1 enfant :	100 francs.
-----------------------	-----------------	-------------

Papara.

M. Torii Haapili	pour 2 enfants :	200 francs.
M ^{me} Johnston, Turia	pour 2 enfants :	200 —
M. Lehartel, Victor	pour 3 enfants :	300 —

Mataica.

M ^{me} Peckett, Hélène	pour 2 enfants :	200 francs.
---------------------------------	------------------	-------------

Paea.

M. Frogier, Alphonse	pour 2 enfants :	200 francs.
M ^{me} Tipae Faabei	pour 4 enfants :	400 —
M. Fareura Ratapuarii	pour 3 enfants :	300 —
M. Pito Tefaaruru	pour 2 enfants :	200 —
M. Tutorai Charles	pour 4 enfants :	400 —

Faaa.

M. Etulagé, François	pour 2 enfants :	200 francs.
----------------------	------------------	-------------

Afareaitu (Moorea).

M. Terai Hapoto	pour 1 enfant :	100 francs.
-----------------	-----------------	-------------

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

Papeete, le 5 mai 1937.

CHASTENET DE GÉRY.

DÉCISION n° 442 c., nommant le gardien auxiliaire de la Prison Oruetu a Tehei dit Marama, agent de police de 2^{me} classe du cadre local.

(Du 7 mai 1937)

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 local;

Vu l'arrêté du 9 décembre 1920 réorganisant le cadre du personnel de la police;

Vu l'arrêté du 10 janvier 1930 portant fixation des soldes du personnel local de la police;

Vu l'arrêté du 18 mai 1934 portant modification de la tenue et des attributs et marques distinctives du personnel de la police de Papeete,

Vu ensemble les arrêtés 489 s.g., du 13 juillet 1934 et 62 a.g.f., du 28 janvier 1935 réglementant les conditions dans lesquelles les suppléments de fonctions et indemnités diverses devront être perçus;

Vu la décision n° 1441 c., du 23 novembre 1936 engageant temporairement M. Oruetu a Tehei dit Marama en qualité de gardien de prison auxiliaire;

Vu la demande de titularisation dans le cadre local de la police de M. Oruetu a Tehei dit Marama en date du 27 mars 1937;

Vu les nécessités du service;

DÉCIDE :

Article 1^{er}. — Le gardien auxiliaire de prison Oruetu a Tehei dit Marama est agréé comme agent de police de 2^{me} classe dans le cadre local de la police de Papeete pour compter du 27 mars 1937.

Il aura droit à l'indemnité d'habillement et à l'indemnité de bicyclette réglementaires conformément aux textes en vigueur susvisés.

Art. 4. — La présente décision sera enregistrée, communiquée et publiée partout ou besoin sera.

Papeete, le 7 mai 1937.

CHASTENET DE GÉRY.

DÉCISION n° 451 a.g.f. fixant la date de mise en recouvrement du rôle supplémentaire émis au titre du 4^e trimestre 1936 pour la perception de Tahiti et du rôle principal de l'impôt des routes 1937 de la commune de Papeete

(Du 11 mai 1937).

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'article 3 du décret du 10 août 1928 ajoutant un article 160 bis au décret du 30 décembre 1912 sur le régime financier des Colonies ;

Sur la proposition du Trésorier-Payeur,

DECIDE :

Article 1^{er}. — La date de mise en recouvrement du rôle supplémentaire, émis au titre du 4^e trimestre 1936 pour la perception de Tahiti, est fixée au 15 mai 1937.

La date de mise en recouvrement du rôle principal de l'impôt des routes de l'année 1937 pour la commune de Papeete, est fixée au 1^{er} juin 1937

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

Papeete, le 11 mai 1937.

CHASTENET DE GÉRY.

ARRÊTÉ n° 452 a.g.f., autorisant la formation d'une Société coopérative de consommation dite "Niuhi" à Fakahina (Tuamotu).

(Du 12 mai 1937)

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 23 avril 1920 sur les sociétés coopératives de consommation des colonies ;

Vu les statuts de la Société coopérative de consommation "Niuhi" de Fakahina ;

Sur la proposition du Chef du Service d'Administration générale et des finances,

ARRÊTE :

Article 1^{er}. — Est autorisée la formation d'une société coopérative de consommation dite "Niuhi" à Fakahina, conformément aux statuts annexés au présent arrêté et dans le cadre des lois et règlements en vigueur.

Art. 2. — La présente autorisation demeure essentiellement révocable.

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

Papeete, le 12 mai 1937.

CHASTENET DE GÉRY.

DÉCISION n° 455 c., donnant délégation de signature pour certaines pièces à M. Pere (Pierre) chef de Cabinet du Gouverneur.

(Du 12 mai 1937.)

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° 278 a.g.f., du 20 mars 1937 affectant M. Père (Pierre), agent spécialisé au Cabinet du Gouverneur des Etablissements français de l'Océanie, en qualité de Chef de Cabinet ;

Vu les nécessités du Service,

DÉCIDE :

Article 1^{er}. — Délégation de la signature du Gouverneur est

donnée à M. Pere (Pierre), Chef de Cabinet, pour compter du 11 mai 1937 :

a) pour la legalisation des signatures apposées sur les actes à destination et en provenance de l'intérieur et de l'extérieur de la Colonie,

b) pour la délivrance des passeports,

c) pour la délivrance des certificats de capacité de conduite des voitures automobiles et des motocyclettes ;

d) pour la délivrance des cartes grises de circulation des voitures automobiles,

e) pour la délivrance des permis de port d'armes et de chasse.

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

Papeete, le 12 mai 1937.

CHASTENET DE GÉRY.

ERRATUM au *Journal officiel* des Etablissements français de l'Océanie, (du 1^{er} mai 1927).

Page 302, n° 10, 2^e colonne, 53^e ligne.

au lieu de : imputation à l'exercice 1637.

lire : imputation à l'exercice 1937.

EXTRAITS

Pensions, nominations, mutations, congés, etc.

ADMINISTRATION GÉNÉRALE ET DES FINANCES.

1. — Par décision n° 441 du 7 mai 1937. — Une subvention de Mille cinq cents francs (1.500 frs) est accordée à l'Ecole des Frères pour contribuer aux dépenses d'entretien de la musique de cet Etablissement.

La dépense est imputable au chapitre 14 article 3 de l'exercice en cours.

* * *

ENSEIGNEMENT.

1. — Par décision n° 439 du 7 mai 1937. — Un congé administratif d'un an à passer dans la Métropole à Vernon (Eure) est accordé à M. Closier (Lucien), Instituteur de 1^{re} classe du cadre métropolitain des instituteurs.

A cet effet il sera délivré à M. Closier (Lucien) une réquisition de passage en 1^{re} classe, 2^e catégorie, sur le "Ville de Strasbourg" attendu à Papeete le 29 mai 1937.

2. — Par décision n° 440 du 7 mai 1937. — Un congé administratif d'un an à passer dans la Métropole à Vernon (Eure) est accordé à M^{me} Closier (Marcelle), Institutrice de 1^{re} classe du cadre métropolitain des institutrices.

A cet effet il sera délivré à M^{me} Closier (Marcelle) une réquisition de passage en 1^{re} classe, 2^e catégorie, sur le "Ville de Strasbourg" attendu à Papeete le 29 mai 1937.

* * *

SANTÉ.

1. — Par décision n° 430 du 29 avril 1937. — Un congé de convalescence d'un mois pour compter du 28 avril 1937 conformément au paragraphe IV de l'article 60 de l'arrêté n° 1068 a.g.f. du 29 octobre 1936 est accordé à M^{me} Maitere, infirmière sage-femme de 5^e classe du Cadre local des infirmiers, détachée dans de l'île Rimatara, actuellement en séjour à Tahiti.

2. — Par décision n° 456 du 13 mai 1937. — M^{lle} Poncon Emma, infirmière contractuelle, embarquée à Marseille le 22 mars 1937 et débarquée à Papeete le 28 avril 1937, est affectée à la Lingerie d'Orofara, à compter du 28 avril 1937.

* * *

TUAMOTU.

1. — Par décision n° 453 du 12 mai 1937. — M. Doucet (Paul) aide-géomètre principal de 3^e classe, gérant des comptes du Trésor de la Circonscription des Tuamotu, sera chargé provisoirement à compter du 10 mai 1937, des fonctions de greffier-notaire de la Circonscription des Tuamotu, en remplacement de M. Daniel Purakauke, démissionnaire,

Les honoraires perçus en qualité de greffier-notaire le seront suivant, les dispositions de l'arrêté local n° 417 c. du 9 juin 1933.

ACTE MUNICIPAL

ARRÊTÉ MUNICIPAL *relatif à la police des vérandahs non closes donnant directement sur la voie publique.*

(Du 22 avril 1937.)

LE MAIRE DE LA COMMUNE DE PAPEETE,

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 local du 31 mars 1923 rapportant les arrêtés du 12 novembre 1910, 6 novembre 1912, 10 décembre 1914, 30 avril 1915 et 29 avril 1922 et fixant les délais d'application du décret du 20 mai 1910 portant application aux Etablissements français de l'Océanie de la loi du 15 février 1902 relative à la protection de la santé publique ;

Considérant que les vérandahs non closes donnant sur la voie publique sont abandonnées à la circulation et doivent être soumises à toutes les mesures de police et de petite voirie qui régissent la voie publique ;

Que l'encombrement de ces vérandahs constitue une entrave à la circulation ;

Qu'il importe également d'assurer la propreté de ces passages ;

Vu les articles 471 § 15, 474 et 483 du Code Pénal,

ARRÊTE.

Article 1^{er}. — Les vérandahs non closes donnant directement sur la voie publique et affectées à la circulation devront être entretenues en parfait état de propreté par des lavages et balayages répétés, tout balayage devant être précédé d'un arrosage.

Art. 2. — Il est formellement interdit d'y emballer ou déballer des marchandises encombrantes et d'y laisser séjourner des matériaux de construction, du matériel de transport et tous autres objets volumineux pouvant obstruer ou rendre incommode la circulation.

Les personnes portant des fardeaux ou des objets encombrants devront emprunter la chaussée pour ne pas embarrasser les vérandahs.

Art. 3. — Les contraventions au présent arrêté seront constatées et poursuivies conformément aux lois.

Art. 4. — Le présent arrêté sera enregistré communiqué partout où besoin sera.

Papeete, le 22 avril 1937.

Le Maire,

G. BAMBRIDGE.

APPROUVÉ :

Le Gouverneur,

CHASTENET DE GÉRY.

AVIS OFFICIELS

A V I S

Le Gouverneur informe la population des Etablissements français de l'Océanie que M. le Président de la République a accordé l'exéquatur à M. Torao WAKAMATSU, Consul Général du Japon à Sydney, pour avoir juridiction sur la Nouvelle-Calédonie et les Iles françaises du Pacifique.

AVIS DE CONCOURS

pour l'emploi de Commis stagiaire des Services civils.

Un concours pour l'emploi de commis stagiaire du Cadre local des Services civils aura lieu le mardi 25 Mai courant à 8 heures du matin dans la salle des Conférences sise dans la cour du Service des Travaux publics.

Le nombre de places mises au concours est fixé à trois.

Les candidats doivent être de nationalité française, âgés de vingt ans au moins et de trente ans au plus, cette limite d'âge étant reculée d'un temps égal à la durée des Services civils ou militaires ouvrant des droits à une pension de retraite. Ils doivent être au moins pourvus du brevet local ou du brevet élémentaire métropolitain et avoir satisfait aux obligations du Service militaire.

Ils devront adresser au Gouverneur avant le 23 Mai courant une demande manuscrite accompagnée d'un extrait de leur acte de naissance, d'un extrait du casier judiciaire, d'un certificat de bonnes vie et mœurs, d'un état signalétique et des services militaires et de la copie certifiée conforme des diplômes universitaires qui peuvent être en leur possession.

Les épreuves du concours comporteront :

Une dictée (une demie heure) ;

Une narration (deux heures) ;

Un problème d'arithmétique et deux épreuves de calcul (une heure) ;

Une copie de tableau numérique pour présentation de travail (une heure).

Il sera tenu compte de l'écriture pour les deux premières épreuves.

Pour tous renseignements complémentaires, prière de s'adresser au Cabinet du Gouverneur.

Papeete, le 14 mai 1937.

Le Gouverneur,

CHASTENET DE GÉRY.

A V I S

Concours et examens prévus pour le personnel des douanes.

CONCOURS ET EXAMENS	Dates des épreuves.	Date de clôture des listes d'inscriptions.
Concours pour l'accession au grade de contrôleur.	11-12 octobre 1937	1 ^{er} juillet 1937 (1) 10 août 1937 (2)
Examen professionnel des contrôleurs stagiaires ..	18 janvier 1938	10 décembre 1937
Concours pour les grades de contrôleur-rédacteur et de vérificateur.....	(sera fixée ultérieurement).	

(1) Pour les candidats en service dans les colonies et pays de protectorat.

(2) Pour les candidats en service dans la métropole et l'Algérie.

ELECTION du 14 juin 1936 du Représentant des Conseils de district de l'Archipel des Tuamotu aux Délégations Economiques et Financières des Etablissements français de l'Océanie.

M. F. B. W. WINCHESTER, Président du Conseil de district de Katiu, (candidature présenté) 89 voix (élu).

PARTIE NON OFFICIELLE

MOUVEMENTS DU PORT DE PAPEETE

Mois d'avril 1937.

ENTRÉES

1. Goélette française *Manureva*, de 79 tonneaux.
2. Goélette française à moteur *Potii Raiatea*, de 121 tonneaux.
2. Motor-ship britannique *Cape Horn*, de 5.642 tonneaux.
2. Goélette française à moteur *Gisborne*, de 71 tonneaux.
2. Côte français *Tamarii Auura*, 17 tonneaux.
2. Cotre français à voiles *Te Vahine Orofaa*, de 9 tonneaux.
4. Trois mats français à moteur *Oiseau des Iles*, de 398 tonneaux
5. Canonnière française *Zélée*, de 135 tonneaux.
7. Yacht américain *Cressida*, de 327 tonneaux.
7. Côte français *Tevaïora*, de 11 tonneaux.
7. Goélette française à moteur *Moana*, de 161 tonneaux.
8. Goélette française à moteur *Mouette*, de 64 tonneaux.
9. Goélette française à moteur *Moruroa*, de 100 tonneaux.
10. Yacht américain *Viator*, de 9 tonneaux.
10. Goélette française à moteur *Potii Raiatea*, de 121 tonneaux.
11. Côte français *Potii Rereura*, de 13 tonneaux.
11. Goélette française à moteur *Ravarava*, de 30 tonneaux.
11. Côte français *Maruhiri*, de 12 tonneaux.
11. Trois mats français à moteur *Oiseau des Iles*, de 398 tonneaux
11. Goélette française à moteur *St Xavier Maris Stella*, de 42 ton.
11. Côte français *Mahina Teata*, de 16 tonneaux.
11. Côte français *Tamarii Tiehau*, de 8 tonneaux.
12. Goélette française à moteur *Vaite*, de 107 tonneaux.
12. Côte français à moteur *Tiare Tahiti*, de 23 tonneaux.
12. Goélette française à moteur *Denise*, de 143 tonneaux.
17. Goélette française à moteur *Potii Raiatea*, de 121 tonneaux.
18. Trois mats français à moteur *Oiseau des Iles*, de 398 tonneaux.
18. Goélette française à moteur *Ramona*, de 76 tonneaux.
18. Côte français à moteur *Haupeaterai*, de 26 tonneaux.
19. Côte français *Teatatare*, de 12 tonneaux.
19. Goélette française à moteur *Denise*, de 143 tonneaux.

20. Vapeur français *Ville de Verdun*, de 7.007 tonneaux.
22. Goélette française à moteur *St Xavier Maris Stella*, de 42 ton.
24. Goélette française à moteur *Denise*, de 143 tonneaux.
24. Goélette française à moteur *Suzanne*, de 53 tonneaux.
24. Goélette française à moteur *Ruahatu*, de 101 tonneaux.
24. Goélette française à moteur *Vahine Tahiti*, de 50 tonneaux.
24. Goélette française à moteur *Ravarava*, de 30 tonneaux.
24. Goélette française à moteur *Potii Raiatea*, de 121 tonneaux.
28. Vapeur français *Ville de Strasbourg*, de 7.138 tonneaux.
30. Goélette française à moteur *Potii Raiatea*, de 121 tonneaux.

SORTIES

1. Trois mats français à moteur *Oiseau des Iles*, de 398 tonneaux.
2. Goélette française à moteur *Ruahatu*, de 101 tonneaux.
2. Motor-ship britannique *Cape Horn*, de 5.642 tonneaux.
3. Goélette française à moteur *Tereora*, de 113 tonneaux.
5. Goélette britannique à moteur *Tiare Taporo*, de 172 tonneaux.
5. Yacht américain *Four Winds*, de 20 tonneaux.
6. Côte français *Tairapa*, de 16 tonneaux.
6. Goélette française à moteur *Potii Raiatea*, de 121 tonneaux.
7. Trois mats français à moteur *Oiseau des Iles*, de 398 tonneaux.
7. Côte français *Tamarii Auura*, de 17 tonneaux.
8. Côte français à voiles *Te Vahine Orofaa*, de 9 tonneaux.
9. Canonnière française *Zélée*, de 135 tonneaux.
10. Goélette française à moteur *Gisborne*, de 71 tonneaux.
10. Côte français *Tevaïora*, de 11 tonneaux.
13. Goélette française à moteur *Potii Raiatea*, de 121 tonneaux.
14. Côte français *Maruhiri*, de 12 tonneaux.
14. Côte français à moteur *Tiare Tahiti*, de 23 tonneaux.
14. Goélette française à voiles *Manureva*, de 79 tonneaux.
14. Goélette française à moteur *Ravarava*, de 30 tonneaux.
15. Goélette française à moteur *St Xavier Maris Stella*, de 42 ton.
15. Motor-Ship français *Tooya*, de 597 tonneaux.
15. Côte français à voiles *Tamarii Tiehau*, de 8 tonneaux.
15. Trois mats français à moteur *Oiseau des Iles*, de 398 tonneaux.
15. Côte français *Potii Rereura*, de 13 tonneaux.
15. Côte français *Mahina Teata*, de 16 tonneaux.
15. Yacht américain *Cressida*, de 327 tonneaux.
15. Goélette française à moteur *Denise*, de 143 tonneaux.
16. Goélette française à moteur *Mouette*, de 64 tonneaux.
16. Goélette française à moteur *Vaite*, de 107 tonneaux.
17. Côte français à moteur *Mitininamu*, de 15 tonneaux.
17. Goélette française à moteur *Moana*, de 161 tonneaux.
18. Goélette française à moteur *Suzanne*, de 53 tonneaux.
20. Goélette française à moteur *Moruroa* de 100 tonneaux.
21. Yacht américain *Viva*, de 12 tonneaux.
21. Goélette française à moteur *Denise*, de 143 tonneaux.
21. Goélette française à moteur *Potii Raiatea*, de 121 tonneaux.
22. Côte français *Teatatare*, de 12 tonneaux.
23. Vapeur français *Ville de Verdun* de 7.007 tonneaux.
23. Goélette française à moteur *Ramona*, de 76 tonneaux.
27. Goélette française à moteur *Potii Raiatea*, de 121 tonneaux.
27. Goélette française à moteur *Denise*, de 143 tonneaux.
29. Goélette française à moteur *St Xavier Maris Stella*, de 42 ton.
29. Vapeur français *Ville de Strasbourg*, de 7.138 tonneaux.
29. Côte français à voiles *Haupeaterai*, de 26 tonneaux.
29. Goélette française à moteur *Ruahatu* de 101 tonneaux.
30. Goélette française à voiles *Vahine Tahiti*, de 50 tonneaux.

SERVICE DE SANTÉ

Mouvements sanitaires pendant le mois d'avril 1937.

HOPITAL DE PAPEETE:

Malades entrés pendant le mois 66

Opérations chirurgicales pratiquées en avril.....	32
Examens radioscopiques effectués.....	33
Analyses bactériologiques faites au Laboratoire.....	128

DISPENSARE RATTACHÉ A L'HOPITAL DE PAPEETE:

Consultations d'assistance générale avec 117 consultants nouveaux.....	392
Pansements divers.....	145
Opérations de petite chirurgie.....	10
Prises de sang.....	48
Injections diverses.....	24
Hospitalisations.....	10
Consultations antivénériennes avec 26 consultants nouveaux.....	366
Examens de filles publiques.....	165
Injections antisigma diverses.....	336
Soins spéciaux.....	100
Examens de laboratoire.....	93
Visites de marins des goélettes locales.....	51

MATERNITÉ DE PAPEETE:

Malades entrés en avril (femmes et nourrissons).....	36
Accouchements pratiqués.....	24
Consultations prénatales.....	57
Consultations de nourrissons.....	102

Léproserie d'Orofara: (105 malades).

Malade isolé en avril.....	1
Pansements divers.....	1235
Injections d'Hyrganol, simple et iodé.....	104

CENTRE MÉDICAL DE TARAVALO (TAHITI)

Consultations données au dispensaire à 153 malades... ..	332
Injections antivénériennes pratiquées à ce dispensaire.....	73
Malades hospitalisés à l'ambulance avec 86 journées de traitement.....	9
Malades vus en tournée dans les districts du secteur... ..	26

ASSISTANCE MÉDICALE INDIGÈNE:

Côte Nord de Tahiti:

Consultations données par le médecin de ce secteur en avril.....	152
Pansements divers pratiqués.....	29
Opérations de petite chirurgie.....	10
Injections de serum antitétanique.....	2

Ile Moorea:

Consultations données par l'Infirmier au dispensaire de Papetoai.....	124
Consultations données par cet infirmier dans les districts.....	32
Consultations données par l'Infirmière sage-femme d'Afareaitu en mars.....	91
Accouchements effectués pendant le mois.....	3

Iles Sous-le-Vent:

Consultations données au dispensaire d'Uturoa en mars à 151 malades.....	297
Malades hospitalisés à l'infirmerie en mars avec 220 journées.....	7

Injections antisigma pratiquées.....	68
Consultations données au dispensaire d'Uturoa en avril à 188 malades.....	256
Malades hospitalisés à l'infirmerie avec 133 journées.....	10
Injections antivénériennes pratiquées.....	52
Consultations données au dispensaire de Borabora, en mars.....	82
— — — Borabora, en avril.....	184
— — — Huahine, en mars.....	60
— — — en tournée par l'Infirmière auxiliaire.....	17
Injections antisigma pratiquées.....	20
Consultations données au dispensaire de Huahine en avril.....	63
Injections antisigma pratiquées par cette Infirmière auxiliaire.....	16

Iles Australes:

Consultations données par l'Infirmier de Tubuai, en mars.....	315
— — — Rurutu, en mars.....	140
— — — par l'Infirmière sage-femme de Rimatara, en novembre et décembre 1936.....	356
Accouchements pendant cette période.....	5
Consultations de femmes enceintes.....	12
— de nourrissons.....	12
— d'enfants de 2 à 5 ans et des enfants de l'école.....	184
Consultations données par l'Infirmière sage-femme de Rimatara, en janvier et février 1937 à 73 consultants.....	272
Accouchements pendant cette période.....	4
Consultations de femmes enceintes.....	9
— de nourrissons.....	6
— d'enfants de 2 à 5 ans et enfants de l'école.....	98

Iles Gambier et Tuamotu rattachées:

Consultations données par l'Infirmier de Rikitea, en février et mars 1937.....	279
Consultations données par l'Infirmier de Reao, pendant le 1 ^{er} trimestre 1937.....	283
Injections antisigma pratiquées par cet infirmier.....	35

Tournée d'assistance mobile dans les archipels:

En avril, le Médecin-Lieutenant Massal est parti en tournée dans les archipels des Tuamotu et des Gambier.

SERVICE D'HYGIÈNE ET DE PROPHYLAXIE:

Nombre de plans de construction ou de réparations contrôlés.....	20
Permis d'habiter délivrés.....	6
Visite sanitaire de navires locaux.....	8
Désinfection de locaux.....	3

Papeete, le 11 mai 1937.

Le Chef du Service de Santé,
Dr. MORIN.

ANNONCES JUDICIAIRES

Etude de M^e G. AHNNE, Défenseur à Papeete.

SOCIÉTÉ "WING SANG LUNG"

SOCIÉTÉ A RESPONSABILITÉ LIMITÉE

Aux termes d'un acte sous seings privés en date à Papeete du vingt-huit avril mil neuf cent trente sept, il a été formé entre :
1^o M. Wong Koon Sang n^o 5981 ; 2^o M. Fong Loi n^o 2102 ;
3^o et M. Lao Fat n^o 1658, demeurant tous à Papeete.

Une Société à responsabilité limitée ayant pour objet toutes opérations d'importation et d'exportation et généralement toutes opérations commerciales.

La raison sociale est "WING SANG LUNG".

Le Siège social est à Papeete.

La durée de la Société a commencé le 28 avril 1937 et expirera le 31 décembre 1947.

Le capital social est fixé à CENT MILLE FRANCS. Il est constitué par l'apport en nature à la Société par tous les associés d'un établissement commercial exploité sous l'enseigne de "Wing Sang Lung" et comprenant :

a) La clientèle et l'achalandage y attachés ainsi que le nom commercial.

b) Le mobilier et le matériel qui se trouvent en magasin.

c) Les approvisionnements, matières premières et marchandises en dépendant.

d) Le bénéfice et les charges de tous marchés, conventions et accords passés avec tous tiers quelconques.

Le Capital social est divisé en cent parts de Mille francs chacune.

Les parts sont attribuées comme suit :

A M. Wong Koon Sang n^o 5981 — Cinquante parts.

A M. Fong Loi n^o 2102 — Quarante parts.

A M. Lao Fat n^o 1658 — Dix parts.

La Société est administrée par M. Fong Loi n^o 2102 comme seul Gérant.

Vis-à-vis des tiers le Gérant représente la Société et a les pouvoirs les plus étendus pour agir au nom de celle-ci en toutes circonstances, sans avoir à justifier de pouvoirs spéciaux.

Les engagements pris par le Gérant au nom de la Société devront être revêtus de sa signature et du cachet de la Société ; le tout à peine de nullité.

Un des originaux de l'acte de Société a été déposé au Greffe des Tribunaux de Papeete, le 7 mai 1937.

Pour extrait :
FONG LOI n^o 2102.

Etude de M^e G. AHNNE Défenseur à Papeete.

VENTE

Sur saisie immobilière.
et surenchère du sixième.

Il sera procédé le **Vendredi 11 juin 1937**
à huit heures du matin

A l'audience des Criées du Tribunal Civil de Première Instance de Papeete, à l'adjudication au plus offrant et dernier enchérisseur, EN UN LOT des biens immeubles ci-après désignés :

LOT UNIQUE.

Les immeubles appartenant à la Compagnie Immobilière et Agricole de l'Océanie, Société Anonyme actuellement en faillite dont le siège social est à Paris, 30 Rue de Grammont, dans l'île Moruroa, Archipel des Tuamotu, rattachée administrativement à l'archipel des Gambior (Etablissements français de l'Océanie) comprenant :

1. Tous les biens et droits immobiliers en pleine propriété et jouissance, objet des concessions accordées par le Gouvernement des Etablissements français de l'Océanie, par acte administratif en date à Papeete, du Vingt-quatre Février mil neuf cent dix et par arrêté en date du Vingt-sept Juillet mil neuf cent dix-huit, ensemble les plantations, constructions et tous autres immeubles par destination pouvant en dépendre.

2. Et la flotille ainsi que le matériel et les outils et généralement tous immeubles qui aux termes de l'article 524 du Code Civil ont été placés pour les services et l'exploitation du fonds.

Ces immeubles ont été saisis à la requête de l'Association des Obligataires de la Compagnie Immobilière et Agricole de l'Océanie dont le Siège Social est à Paris, 91 Boulevard Malesherbes, ayant M^e G. Ahnne, pour Défenseur, sur la Compagnie Immobilière et Agricole de l'Océanie, en faillite.

Le procès-verbal de saisie et l'exploit de dénonciation ont été transcrits au Bureau des Hypothèques de Papeete, le 16 Novembre 1936.

Le Cahier des Charges pour parvenir à la vente a été déposé au Greffe des Tribunaux de Papeete, le 4 décembre 1936 et lecture en a été donnée à l'audience dudit Tribunal, après sommations faites, conformément à la loi.

Ensuite de la première vente une surenchère du sixième a été faite, laquelle a été validée par un jugement du 30 avril 1937.

Mise à prix :

Les enchères seront reçues sur la mise à prix suivante, fixée par le jugement du 30 avril 1937.

Lot unique. — Cinquante neuf mille cinq cents francs, ci..... 59.500 »

Il est déclaré conformément aux dispositions de l'article 696 du Code de Procédure Civile, que tous ceux du Chef desquels il pourrait être pris inscription sur les immeubles saisis pour raison d'hypothèques légales, devront requérir cette inscription avant la transcription du jugement d'adjudication.

Fait et rédigé à Papeete, le 3 mai 1937, par M^e G. Ahnne, Défenseur poursuivant.

G. AHNNE, Défenseur.

EN VENTE A L'IMPRIMERIE DU GOUVERNEMENT

ESSAI DE BIBLIOGRAPHIE DU PACIFIQUE

PAR M. LE GOUVERNEUR L. JORE.

Prix broché : 30 francs.

Règlement sur la circulation routière.

PRIX BROCHÉ : 2 FR. 50.

TARIFS POSTAUX. — PRINCIPALES TAXES.

Régime intérieur.
(Arrêté du 28 août 1930.)Régime franco et intercolonial.
(Arrêté du 12 juin 1930.)Régime international.
(Arrêté du 26 octobre 1926.)

CATÉGORIES D'OBJETS	RÉGIME INTÉRIEUR, FRANCO-COLONIAL ET INTERCOLONIAL (1).				RÉGIME INTERNATIONAL (1).			
	CATÉGORIES DE POIDS	Affranchissement	POIDS maxi- ma :	DIMEN- SIONS MAXIMA	CATÉGORIES DE POIDS	Affranchissement	POIDS maxi- ma :	DIMEN- SIONS MAXIMA
Lettres et Paquets clos	Jusqu'à 20 grammes..... De 20 à 50 — De 50 à 100 — Au-dessus de 100 gr., par 100 gr. ou fraction de 100 gr.	0 50 0 75 1 » 0 40	2 kilog.	Longueur, lar- geur et épaisseur additionnées : 90 cm. au maxi- mum sans que la plus grande di- mension puisse dépasser 60 cm. ; <i>en rouleau</i> : lon- gueur et deux fois le diamètre, 100 cm au maxi- mum sans que la plus grande di- mension puisse dépasser 80 cm	Jusqu'à 20 grammes..... Au-dessus de 20 gr., par 20 gr. ou fraction de 20 gr.	1 50 0 90	2 kilog.	Longueur, lar- geur et épaisseur additionnées : 90 cm au maxi- mum sans que la plus grande di- mension puisse dépasser 60 cm. ; <i>en rouleau</i> : lon- gueur et deux fois le diamètre, 100 cm au maxi- mum sans que la plus grande di- mension puisse dépasser 80 m
Papiers d'affaires et de commerce.	Mêmes taxes et conditions d'ad- mission que pour les lettres, à l'exception des factures, relevés de comptes ou de factures, notes d'honoraires, bordereaux d'expédition, dont le tarif, jus- qu'à 20 grammes est.....	0 40	2 kilog		Jusqu'à 250 grammes.... Au-dessus de 250 gr., par 50 gram. ou fraction de 50 gr.	1 50 0 30	2 kilog.	
Cartes postales	Ordinaires et illustrées (2).	0 40		Max. 15×10. Min. 10×7.	Ordinaires et illustrées..	0 90		Max. 15×10. Min. 10×7..
Echantillons	Jusqu'à 50 grammes..... De 50 à 100 — Au-dessus de 100 gr., par 100 gr. ou fraction de 100 gr.	0 15 0 25 0 20	500 gr	Comme les lettres	Jusqu'à 100 grammes.... Au-dessus de 100 gr., par 50 gr. ou fraction de 50 gr.	0 60 0 30	500 gr.	Comme les lettres
Imprimés	Jusqu'à 50 grammes..... De 50 à 100 — Au-dessus de 100 gr., par 100 gr. ou fraction de 100 gr. (3) (4).....	0 15 0 25 0 20	3 kilog.		Par 50 gr. ou fraction de 50 gr.	0 30	2 kilog. 3 kilog. pour les volumes expédiés isolément	
Recommanda- tion	Régime intérieur franco-colonial et intercolonial	Lettres, paquets clos et cartes postales ordinaires.. 1 fr. ». Objets affranchis à prix réduits..... 0 fr. 60. Enveloppes de valeurs à recouvrer..... 1 fr. ».						
	Régime international.	Droit fixe pour tous objets..... 1 fr. 50.						
Avis de réception	Régime intérieur franco-colonial et intercolonial	a) demandé au moment du dépôt de l'objet..... 0 fr. 75. b) demandé ultérieurement..... 1 fr. 50.						
	Régime international	a) demandé au moment du dépôt de l'objet..... 1 fr. 50. b) demandé ultérieurement..... 3 fr. ».						
Réclamations	Régime intérieur franco-colonial et intercolonial	Objets recommandés ayant fait l'objet d'une demande d'accusé de réception..... 0 fr. 75 Objets ord. et rec. n'ayant pas fait l'objet d'une demande d'accusé de réception... 1 fr. 50						
	Régime internationnal	Objets recommandés ayant fait l'objet d'une demande d'accusé de réception..... 1 fr. 50 Objets ord. et rec. n'ayant pas fait l'objet d'une demande d'accusé de réception..... 3 fr. »						
Mandats d'articles d'argent	Régime intérieur franco-colonial et intercolonial Maximum 5.000 fr	<p style="text-align: center;">DROIT DE COMMISSION :</p> <p>1^o Droit fixe applicable à tous les mandats jusqu'à 20 fr. 0 30 2^o id id id id au-dessus de 20 fr. 0 40 Jusqu'à 100 fr., 5 cent par 5 fr. ou fraction de 5 fr. ; De 100 fr. 01 à 500 fr. : 1 fr. pour les premiers 100 fr. ; pour le surplus, 50 cent. par 100 fr. ou fraction de 100 fr. De 500 fr. 01 à 1.000 fr. : 3 fr. pour les premiers 500 fr. ; pour le surplus, 25 cent. par 100 fr. ou fraction de 100 fr. Au dessus de 1.000 fr. : 4 fr. 25 pour les premiers 1.000 fr., pour le surplus, 25 cent. par 250 fr. ou fraction de 250 fr. Les mandats d'abonnement aux journaux acquittent, en sus du droit de commission une taxe additionnelle de 0 fr. 50. Taxe d'expédition et de factage des mandats-cartes et des mandats-lettres;..... 0 fr. 75 Avis de payement. { a) demandé au moment du dépôt des fonds..... 0 fr. 75 b) demandé ultérieurement..... 1 fr. 50 Réclamations 1 fr. 50 En sus du droit de commission et, le cas échéant, des taxes d'abonnement et de factage, il est perçu, sur le montant des mandats franco-coloniaux, une taxe de change de 1 %.</p>						

(1) Les objets de correspondance adressés poste restante sont passibles, en sus de la taxe ordinaire d'affranchissement, d'une surtaxe de dix centimes (0.10) par objet, pour des journaux et écrits périodiques, et de 30 centimes (0.30) par objet, pour toutes les autres correspondances. Si cette surtaxe n'est pas acquittée au départ elle est perçue sur le destinataire.

(2) Par exception, les cartes postales illustrées dont l'ensemble du verso est occupé par une illustration ou gravure, à l'exception de toute annotation manuscrite sont admises au tarif de 0 fr. 15 lorsqu'elles portent, au recto, uniquement la date, la signature et l'adresse de l'expéditeur et cinq mots au plus de correspondance.

(3) Une catégorie d'imprimés dits "urgents", dont la liste limitative est la suivante : prix courants, mercuriales, cotes de bourse, ou d'office public ou de vente, lettres de convocation et d'invitations, avis de passage des voyageurs de commerce, avis de naissance, de mariage ou de décès, affiches, épreuves d'imprimerie et de copies destinées à l'impression dans les journaux, devront acquitter une taxe additionnelle de dix centimes par objet pour bénéficier de l'acheminement dans les mêmes conditions que les lettres missives.

(4) Cartes de visite. — Le tarif de 0.15 est applicable aux cartes de visite contenant les indications manuscrites autorisées sur les imprimés. Celles comportant, imprimés ou manuscrits, des souhaits, félicitations, remerciements, compliments de condoléance ou autre formule de politesse exprimé en 5 mots ou au moyen de cinq initiales conventionnelles au maximum sont admises au tarif de 0.25.

TARIFS POSTAUX (suite).

CATÉGORIES D'OBJETS	DESTINATIONS	VOIES	POIDS	TAXES
Colis postaux	FRANCE.	Echange direct.	1	10 60
			5	19 60
			10	30 75
			15	45 75
			20	60 00
	ÉTATS-UNIS.	Echange direct.	3	4 60
			5	7 60
			10	15 20
	AUSTRALIE	Echange direct.	1	8 10
			3	12 60
			5	19 10
	NOUVELLE-ZÉLANDE.	Echange direct.	3	8 10
5			12 10	

 1231

3

