

# JOURNAL OFFICIEL

## DES ÉTABLISSEMENTS FRANÇAIS DE L'OCÉANIE

PARAISSANT LE 1<sup>er</sup> ET LE 16 DE CHAQUE MOIS

MATAHITI 86  
N° 18

TE VEA A TE HAU NO TE MAU HA'APAO RAA FARANI I OTEANIA

MAHANA 16  
NO ATETE 1937.

### ABONNEMENTS

	UN AN	SIX MOIS	3 MOIS
Établissements 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

PRIX 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	4 fr.
Les mêmes renouvelées	2 fr.
Publication de sociétés philanthropiques, artistiques, littéraires, scientifiques, et sportives etc	1 40

## SOMMAIRE

### PARTIE OFFICIELLE

Date	Pages
ACTE DU POUVOIR CENTRAL	
3 mars	Décret portant règlement d'administration publique pour l'application de la loi du 16 juin 1933 sur la sécurité de la navigation et l'hygiène à bord des navires aux bâtiments d'une jauge brute égale ou inférieure à 25 tonneaux, suivi de la loi du 16 juin 1933 susvisée (Arrêté de promulgation n° 749 c., du 30 juillet 1937)..... 484
ACTES DU GOUVERNEMENT LOCAL	
26 juillet	Arrêté n° 726 a.g.f., interdisant l'accès et le séjour dans les îles Rurutu et Rumatara aux personnes non originaires de ces îles..... 519
29 juillet	Arrêté n° 738 a.g.f., autorisant la Société Industrielle et Agricole de Tahiti à installer une chaudière à vapeur dans son immeuble situé à l'angle formé par la rue Paul Gauguin et le Quai Galliéni..... 520
30 juillet	Décision n° 743 s.r.p., portant retrait temporaire du permis de conduire les automobiles du nommé Pihatarioe, (Jean, Pierre), dit Pote-Micheli..... 520
2 août	Arrêté n° 752 a.g.f., fixant le taux de la pension à l'École Centrale..... 520
2 août	Arrêté n° 754 a.g.f., fixant la mécuriale officielle en vigueur dans la Colonie au 1 <sup>er</sup> août 1937..... 520
3 août	Arrêté n° 756 a.g.f., portant augmentation de l'allocation allouée au Receveur de l'Enregistrement pour le paiement de son personnel auxiliaire..... 521
4 août	Décision n° 761 c., portant promotion dans le personnel des cadres locaux des Etablissements français de l'Océanie..... 521
5 août	Décision n° 762 s., affectant le Médecin-Capitaine Pujol, à l'Hôpital de Papeete..... 521
5 août	Arrêté n° 763 j., portant désignation dans l'Administration de la Justice..... 522
5 août	Arrêté n° 767 a.g.f., portant ouverture d'une session extraordinaire de la Commission municipale d'Uturoa et fixant la durée et l'objet de cette session... 522
5 août	Arrêté n° 769 t.p., portant limitation de la vitesse des véhicules entre les P. K. 8+400 et 8+700 de la route coloniale n° 1, (Côte Ouest), au lieu dit "Outumacro", (Punaania)..... 522

6 août	Décision n° 776 a.g.f., chargeant le Capitaine Barancourt, du Recrutement..... 522
7 août	Décision n° 777 a.g.f., déclarant M. R. Deloye, démissionnaire de la Chambre de Commerce..... 523
9 août	Arrêté n° 780 j., accordant dispense d'acte de naissance aux fins de mariage..... 523
9 août	Arrêté n° 781 j., accordant dispense d'acte de naissance aux fins de mariage..... 523
9 août	Arrêté n° 782 j., accordant dispense d'acte de naissance aux fins de mariage..... 523
9 août	Arrêté n° 783 j., accordant dispense d'acte de naissance aux fins de mariage..... 523
9 août	Arrêté n° 788 a.g.f., fixant à nouveau l'indemnité pour charges de famille au personnel des cadres locaux..... 523
12 août	Arrêté n° 806 a.g.f., désignant les membres de la commission chargée d'établir la liste électorale, par ordre alphabétique, des électeurs de la Colonie pour l'élection du Délégué au Conseil Supérieur de la France d'Outre-mer..... 524
12 août	Arrêté n° 807 a.g.f., déterminant les sections électorales de la Colonie pour les élections d'un Délégué au Conseil Supérieur de la France d'Outre-mer..... 524
12 août	Arrêté n° 808 a.g.f., convoquant le collège électoral de la Colonie pour les élections d'un Délégué au Conseil Supérieur de la France d'Outre-mer..... 525
14 août	Arrêté n° 813 a.g.f., convoquant les électeurs à la Chambre de Commerce pour un second tour de scrutin..... 525
	Rectificatif au Journal officiel de la Colonie du 16 juillet 1937. (Arrêté n° 691 a.g.f., du 12 juillet 1937)..... 525
	Extraits..... 525

### ACTE MUNICIPAL

(Commune mixte d'Uturoa)

22 juillet	Décision n° 5, allouant une subvention de 500 francs à la Commission permanente des fêtes des Îles-Sous-le-Vent, pour participation de la Commune mixte aux frais de réception de l'Aviso "Rigault de Genouilly"..... 527
------------	---

### AVIS OFFICIELS

Avis. — Résultats des opérations du 8 août 1937, pour l'élection de sept membres titulaires de la Chambre de Commerce..... 528
Service Topographique. — Avis aux propriétaires terriens de Moorea..... 528

Service d'Administration Générale et des Finances. — Résultats des élections du 11 juillet 1937. (District de Pare).....	529
Cabinet. — Avis de concours pour l'emploi de commis stagiaires des Services civils.....	529

### PARTIE NON OFFICIELLE

#### STATISTIQUE

Mouvements du Port de Papeete pendant le mois de juillet 1937.....	529
--	-----

#### NOUVELLE ET INFORMATION

Résultats de la distribution des Prix de la Fête Nationale du 14 juillet 1937.....	530
--	-----

#### DIVERS

Annonces judiciaires.....	530
Annonces commerciales et avis divers.....	533

## PARTIE OFFICIELLE

### ACTES DU POUVOIR CENTRAL

ARRÊTÉ n° 749 c., promulguant dans les Etablissements français de l'Océanie le décret du 3 mars 1937.

(Du 30 juillet 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<sup>er</sup>. — Est promulgué dans les Etablissements français de l'Océanie pour y être exécuté selon ses forme et teneur :

le décret du 3 mars 1937 portant règlement d'administration publique pour l'application de la loi du 16 juin 1933 sur la sécurité de la navigation et l'hygiène à bord des navires aux bâtiments d'une jauge brute égale ou inférieure à 250 tonneaux (J.O.R.F. du 18 mars 1937, pages 3224 à 3247 ;

suivi de la loi du 16 juin 1933 susvisée (J.O.R.F. du 17 juin 1933, pages 6302 à 6306).

Art. 2. — Le présent arrêté sera enregistré, communiqué partout où besoin sera et publié au *Journal officiel* de la Colonie.

Papeete, le 30 juillet 1937.

CHASTENET DE GÉRY.

**Règlement d'administration publique pour l'application aux bâtiments d'une jauge brute égale ou inférieure 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.**

#### RAPPORT AU PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE,

Paris, le 3 mars 1937.

Monsieur le Président,

Les articles 5 et 30 de la loi du 16 juin 1933 portant refonte de la loi du 17 avril 1907 sur la sécurité de la navigation maritime et l'hygiène à bord des navires de commerce, de pêche et de plaisance, ont laissé à un règlement d'administration publique le soin de déterminer, d'une part, les conditions générales d'application de cette loi et, d'autre part, le régime applicable aux unités d'un tonnage brut égal ou inférieur à 250 tonneaux.

Un premier règlement établi par décret du 1<sup>er</sup> septembre 1934 concerne les navires d'un tonnage brut supérieur à 250 tonneaux.

Nous avons l'honneur de soumettre à votre haute approbation le projet de règlement d'administration publique ci-joint qui vise les bâtiments dont le tonnage brut est égal ou inférieur à 250 tonneaux.

Ainsi que le premier règlement, ce projet tient compte des progrès réalisés dans la technique navale. Il comporte notamment les dispositions d'ordre international découlant des conventions de Londres de 1929 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer et de 1930 sur les lignes de charge, les mesures appropriées de protection contre l'incendie, les règles relatives au sauvetage du navire et des personnes, les dispositions concernant l'aménagement du navire au point de vue de l'habitabilité des locaux, de l'hygiène du personnel et des soins médicaux à donner aux personnes embarquées.

Il fixe enfin les dérogations que, compte tenu du tonnage et du genre de navigation pratiquée, il a été nécessaire d'apporter, en ce qui concerne les bâtiments visés, au régime institué par la loi du 16 juin 1933 et il établit dans un chapitre spécial les dispositions particulières applicables aux petits bâtiments dont la jauge brute est égale ou inférieure à 25 tonneaux.

Elaboré au sein de commissions et sous-commissions comportant des représentants qualifiés des départements ministériels et des organismes ou groupements professionnels intéressés, ce projet de décret a été adopté par le conseil d'Etat dans sa séance plénière du 26 novembre 1936.

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

*Le Ministre des Travaux publics,*

ALBERT BEDOUCÉ.

*Le Ministre de l'économie nationale,*

CHARLES SPINASSE.

*Le ministre de la marine,*

GASNIER-DUPARC.

*Le Ministre des finances,*

VINCENT AURIOL.

*Le Ministre de l'intérieur,*

MARK DORMOY.

*Le Ministre du travail,*

JEAN LEBAS.

*Le Ministre des colonies.*

MARIUS MOUTET.

### DÉCRET

Du 3 mars 1937.

LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE,

Sur le rapport du ministre des travaux publics, chargé de la marine marchande, du ministre de l'économie nationale, du ministre de la marine, du ministre des finances, du ministre de l'intérieur, du ministre du travail et du ministre des colonies,

Vu la loi du 12 janvier 1932 autorisant la ratification de la convention signée à Londres le 31 mai 1929 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer ;

Vu la loi du 26 janvier 1932 autorisant la ratification de la convention signée à Londres le 5 juillet 1930 sur les lignes de charge ;

Vu les décrets des 23 et 24 novembre 1932 portant respectivement promulgation des deux conventions susvisées ;

Vu 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, notamment les articles 5 et 30 ainsi conçus :

« Art. 5.— Un règlement d'administration publique déterminera les règles générales auxquelles les navires devront satisfaire au point de vue de la construction, de la navigabilité, du compartimentage, de la flottabilité, du franc-bord.

« Il réglera les conditions d'installation, de fonctionnement et de conservation des différentes parties du navire et de tout le matériel placé à bord, notamment en ce qui concerne :

« 1° Les chaudières et appareils évaporatoires, les machines à moteur de propulsion, les machines et installations électriques, les machines et installations frigorifiques, tous les appareils mécaniques auxiliaires et leurs accessoires ;

« 2° Le matériel d'armement et les rechanges (mât, voilure, agrès et apparaux de toute nature) ;

« 3° Les embarcations, radeaux et engins de sauvetage collectifs ou individuels ;

« 4° Les instruments et documents nautiques, les appareils de signalisation (feux, lanoux, pavillons, etc.), les appareils de T.S.F. (télégraphie, téléphonie), les appareils de radio-goniométrie et d'écoute.

« Il fixera les règles relatives au sauvetage du navire et des personnes embarquées et les précautions à prendre, soit contre l'incendie, soit pour l'évacuation du navire en cas de sinistre.

« Il indiquera les dispositions concernant l'aménagement du navire, au point de vue de l'habitabilité, de l'hygiène et de la salubrité des locaux de toute nature, ainsi que de la conservation des vivres et des boissons.

« Il réglera le service médical et sanitaire du bord, au point de vue tant du personnel (médecins, infirmiers) que des locaux (hôpital, chambres d'isolement). Un arrêté du ministre chargé de la marine marchande déterminera la composition du matériel médical, pharmaceutique, chirurgical et prophylactique qui devra exister, suivant le cas, à bord de tous les navires soumis à la présente loi.

« Il déterminera les règles à suivre pour la fixation du nombre maximum des passagers à embarquer.

« Il fixera, enfin, en ce qui se rapporte à la sécurité du navire et des personnes embarquées, les conditions de chargement et d'arrimage des marchandises et les prescriptions spéciales relatives au transport des marchandises dangereuses. »

« Art. 30.— Un règlement d'administration publique déterminera les conditions générales d'application de la présente loi.

« Un règlement d'administration publique spécial déterminera le régime applicable aux navires d'un tonnage brut de 250 tonneaux et au-dessous, ainsi que les dérogations à la présente loi que ce régime pourra comporter ;

Vu le décret du 30 juin 1934 pris par application de l'article 36 de la loi du 28 février 1934 et portant modification de l'article 30 de la loi du 16 juin 1933 ;

Vu le décret du 1<sup>er</sup> septembre 1934 portant 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 ;

Le conseil d'Etat entendu,

DÉCRÈTE :

## CHAPITRE PRÉLIMINAIRE

### *Champ d'application du règlement.*

Article 1<sup>er</sup>.— Le présent règlement est applicable à tous les navires de commerce, de pêche et de plaisance d'une jauge brute égale ou inférieure à 250 tonneaux, en conformité des dispositions de l'article 30 de la loi du 16 juin 1933 sur la sécurité maritime et l'hygiène à bord des navires de commerce, de pêche et de plaisance.

Le chapitre XIII ci-après fixe les dispositions relatives aux navires d'une jauge brute égale ou inférieure à 25 tonneaux. Les engins de sport et de course d'un poids léger (armement compris) inférieur à 250 kilogr. ne sont pas soumis au présent règlement.

### *Définition et classement des navires.*

Art. 2.— Les définitions et le classement des navires figurant aux articles 2 et 3 du règlement d'administration publique du 1<sup>er</sup> septembre 1934 s'appliquent aux navires d'un tonnage brut égal ou inférieur à 250 tonneaux.

Toutefois, en ce qui concerne les navires de tonnage brut égal ou inférieur à 25 tonneaux, il faut entendre par navire à passagers tout navire qui transporte plus de six passagers. Les navires de plaisance de tout tonnage ne sont pas considérés comme navires à passagers.

## CHAPITRE I<sup>er</sup>

### **Déclaration de mise en chantier. — Demande du permis de navigation et des certificats de sécurité ou de dispense. — Déclaration de partance.**

Art. 3.— Sont applicables aux navires d'une jauge brute égale ou inférieure à 250 tonneaux mais supérieure à 25 tonneaux, les articles 4, 5, 7, 9 et 10 du règlement d'administration publique du 1<sup>er</sup> septembre 1934.

Les articles 6, 8 et 11 de ce même règlement sont remplacés par les articles 4, 5 et 6 ci-après.

### *Documents joints à la demande du premier permis de navigation.*

Art. 4.— A la demande visée à l'article 5 du règlement d'administration publique du 1<sup>er</sup> septembre 1934, sont joints le récépissé prévu à l'article 4 du même règlement et les pièces suivantes :

a) S'il s'agit d'un navire autre qu'un navire à passagers.

1° Un plan d'ensemble du navire figurant les cales, les soutes, les emménagements des locaux d'habitation de l'équipage et comportant des indications sur les dimensions de ces locaux ;

2° Un plan donnant l'emplacement et la disposition des cloisons étanches, le système d'épuisement et d'assèchement des divers compartiments, ainsi que l'emplacement des portes étanches ;

3° Le certificat réglementaire de franc-bord ou sa copie certifiée conforme, sauf exceptions prévues au chapitre IV.

b) S'il s'agit d'un navire à passagers.

1° Un plan d'ensemble du navire figurant les cales, les soutes, les emménagements affectés à l'équipage et aux passagers et comportant des indications sur les dimensions de ces emménagements ;

2° Un plan donnant l'emplacement des cloisons étanches

et des portes étanches et le schéma des tuyautages d'épuisement et d'assèchement des divers compartiments ;

3° Le certificat réglementaire de franc-bord ou sa copie certifiée conforme, ce document comportant, s'il y a lieu, l'indication des lignes de charge de compartimentage visées à l'article 26 du présent règlement ;

4° Les tableaux usuels de déplacement et de stabilité permettant le calcul des éléments de la stabilité transversale pour les divers cas de chargement ;

5° Un procès-verbal d'essai de stabilité ;

6° Un plan d'installation des engins de sauvetage collectifs (ce plan pouvant se confondre avec le plan visé au paragraphe b) alinéa 1<sup>er</sup> ci-dessus).

Les pièces énumérées aux paragraphes a) et b) ci-dessus doivent avoir été préalablement approuvées.

Lorsque le propriétaire d'un navire à passagers, ou non, entend bénéficier des dispositions prévues par la loi en faveur des navires ayant la première cote à un registre d'une société de classification reconnue par le ministre chargé de la marine marchande, il doit produire un certificat délivré par ladite société, et constatant :

Que le navire possède la première cote définie dans le décret admettant la société au bénéfice des dispositions de la loi du 16 juin 1933 ;

Que, dans le cas d'un navire à passagers destiné à recevoir un certificat de sécurité, le registre de ladite société mentionne que ce navire possède la marque spéciale de cloisonnement indiquant qu'il est subdivisé conformément aux dispositions de l'article 25 du présent règlement.

Que, s'il s'agit d'un navire déjà en service et acquis à l'étranger, il satisfait aux conditions exigées pour l'attribution de la première cote. Dans ce dernier cas, le certificat de la société de classification dispense de la remise du récépissé visé à l'article 4 du règlement d'administration publique du 1<sup>er</sup> septembre 1934.

Si le navire possède la première cote, le plan indiqué au paragraphe a-2) n'a pas à être approuvé.

Dans le cas d'un navire à passagers en service acquis à l'étranger, le propriétaire du navire peut être autorisé par le ministre chargé de la marine marchande après avis de la commission centrale à remplacer les plans énumérés au paragraphe b) alinéas 2 à 6 inclus par un certificat international de sécurité valable à la date de l'achat du navire.

Pour les navires munis d'appareils à propulsion mécanique, il est fourni, d'autre part :

1° Un plan d'ensemble de l'installation des appareils moteurs et évaporatoires ;

2° Des documents officiels ou authentiqués par l'autorité consulaire s'ils proviennent de l'étranger établissant la date de mise en service des appareils moteurs et évaporatoires existant à bord.

Toutefois, pour les navires ayant la première cote au registre d'une société de classification reconnue, le propriétaire du navire doit produire un certificat délivré par ladite société et constatant que les appareils moteurs et évaporatoires ont satisfait aux conditions exigées pour l'attribution de cette première cote.

Enfin, si le navire est muni d'une ou plusieurs installations radiotélégraphiques, il est remis, en outre, une copie conforme du procès-verbal de la réception de ces appareils par l'administration française compétente.

### *Certificat de sécurité.*

Art. 5.— L'obligation de posséder un certificat de sécurité n'est imposée qu'aux navires à passagers effectuant une navigation internationale.

Toute demande en vue de la délivrance du premier certificat de sécurité est adressée par le propriétaire du navire au ministre chargé de la marine marchande.

Lorsqu'un navire non destiné au transport des passagers subit des modifications pour sa transformation en navire à passagers, la demande du certificat de sécurité doit être faite à l'occasion desdites modifications.

A l'appui de toute demande de certificat de sécurité, le propriétaire d'un navire à passagers fait connaître :

a) La nature des voyages auxquels sera affecté le navire ;

b) Le nombre maximum et la répartition (passagers et équipage) des personnes embarquées.

En outre, il fournit les renseignements et documents suivants :

1° Dimensions principales du navire mesurées conformément aux prescriptions de l'annexe I du règlement d'administration publique du 1<sup>er</sup> septembre 1934.

2° Plan d'ensemble du navire, tel qu'il est prévu à l'article 4 (b 1) mais comportant en outre les volumes hors membres des divers compartiments (passagers, équipages, machines, cales à marchandises, soutes, etc...) le nombre des passagers couchés et des passagers non couchés et l'indication des locaux qu'ils occupent dans les divers cas d'exploitation du navire.

3° Plans des cloisons étanches transversales avec position des ouvertures et de leurs manœuvres.

4° Plans des cloisons longitudinales, étanches ou non, ainsi que des cloisons de soutes, avec position de leurs ouvertures et de leurs manœuvres.

5° Plan des ouvertures dans la muraille (hublots, sabords, etc...) avec position de leur seuil par rapport à la flottaison en charge.

6° Plan de tuyautage comportant la répartition et la puissance des pompes de cale, la position des boîtes collectrices et le diamètre des tuyaux d'aspiration, les tuyautages et prises d'eau pour l'extinction de l'incendie.

7° Les types caractéristiques et capacité de transport des embarcations de sauvetage et un plan des installations de mise à l'eau de ces embarcations.

8° Les tableaux de déplacement et de stabilité prévus à l'article 4, b 4. A ces tableaux est joint un procès-verbal d'essai de stabilité comportant toutes les justifications sur la stabilité, dans différents cas d'exploitation, visées à l'article 27.

9° Les tracés de la ligne de surimmersion et de la courbe des longueurs envahissables définies par les règles 1 et 2 de l'annexe I au règlement d'administration publique du 1<sup>er</sup> septembre 1934 avec les documents justificatifs nécessaires ; plans de forme, calcul des déplacements, etc...

Toutefois, lorsque l'application des règles de cette annexe conduit à l'adoption d'un facteur de cloisonnement égal à l'unité, le tracé de la courbe des longueurs envahissables n'est pas nécessaire. Il suffit dans ce cas de remettre un calcul montrant que la flottaison après envahissement de chacun des compartiments étanches exigés ne coupe pas la ligne de surimmersion et lui est au plus tangente.

Les plans et documents énoncés ci-dessus doivent être approuvés par la commission centrale de sécurité maritime prévue par l'article 7 de la loi du 16 juin 1933.

Lorsqu'il s'agit de navires en bois ou de navires non pontés, la liste des plans et documents à fournir est établie par la commission centrale de sécurité maritime.

Dans le cas d'un navire à passagers acquis à l'étranger, les mêmes renseignements sont fournis par le propriétaire du navire pour l'obtention du certificat de sécurité. Toutefois, s'il s'agit d'un navire déjà en service et possédant un certificat international de sécurité valable à la date de son achat, la commission centrale peut dispenser le propriétaire de la production de certaines de ces pièces.

La commission centrale donne son avis sur le nombre de passagers que le navire est susceptible de recevoir à bord, eu égard à son compartimentage, à ses engins de sauvetage, à sa stabilité et aux parages fréquentés.

#### *Déclaration de partance.*

Art. 6. — Le capitaine du navire ou son représentant, ou s'il s'agit d'un navire étranger, le courtier, doit faire une déclaration de partance du navire au bureau de l'inscription maritime au moins vingt-quatre heures avant le départ ou dès l'arrivée du navire, s'il doit rester moins de vingt-quatre heures.

Toutefois, pour les navires effectuant un service régulier et journalier, il suffit que la déclaration de partance soit faite une fois par semaine ; cette déclaration doit comporter la remise du tableau de service hebdomadaire. Tout départ constituant une modification à ce tableau de service donne lieu à une déclaration de partance.

## CHAPITRE II

### **Prescriptions relatives à l'hygiène et à la salubrité.**

#### *Dispositions générales.*

Art. 7. — Sont applicables aux navires d'une jauge brute égale ou inférieure à 250 tonneaux, mais supérieure à 25 tonneaux, les dispositions des articles 36, 42, 47 et 50 du règlement d'administration publique du 1<sup>er</sup> septembre 1934.

Toutefois, la commission de visite de mise en service peut accorder des dérogations aux prescriptions des articles 36 et 47 susvisés quand le navire jauge moins de 100 tonneaux de jauge brute, s'il ne doit pas effectuer des séjours à la mer de plus de 48 heures lorsqu'il s'agit d'un navire de commerce ou de plaisance et de 72 heures, lorsqu'il s'agit d'un navire de pêche.

Ces navires doivent en outre satisfaire aux dispositions des articles suivants :

#### PREMIÈRE SECTION

##### LOCAUX AFFECTÉS AU PERSONNEL DU BORD

#### *Postes d'équipage.*

Art. 8. — Les locaux affectés au couchage doivent avoir un volume d'air d'au moins 2 mètres cubes 400 par personne. Ils sont isolés de toute cale à marchandises ou à poisson et du compartiment du moteur, s'il existe, par une cloison étanche.

Il est interdit d'établir des installations de couchage dans le compartiment des moteurs. Les cloisons installées pour séparer ce compartiment des postes de couchage doivent être étanches aux gaz.

La hauteur des locaux affectés à l'équipage, mesurée de la face supérieure des barrots formant plancher à la face supérieure des barrots formant plafond, ne peut être inférieure à 1 mètre 83.

Si le pont formant plafond est en tôle, la surface extérieure ou intérieure doit être recouverte d'un bordé en bois ou de toute autre substance mauvaise conductrice de la chaleur. Le pont formant plancher est en bois ou recouvert d'une substance isolante. Les parois et meubles sont recouverts d'une peinture de couleur claire ou d'un enduit lavable.

Aucun tuyautage de vapeur, à l'exception de celui des appareils de chauffage et de celui du guindeau, et, sur les navires à moteur, aucun tuyautage d'évacuation des gaz du moteur, ne doit passer dans les locaux affectés à l'équipage.

Lorsque le tuyautage du guindeau passe dans ces locaux, il doit être spécialement protégé et isolé.

Les postes d'équipage sont garnis d'armoires ou de caissons en nombre égal au nombre maximum d'hommes d'équipage appelés à être logés dans le poste. Ils sont munis de sièges et de tables pouvant donner place à la moitié au moins de l'effectif pour lequel ils ont été prévu.

Chaque homme d'équipage doit avoir, à son usage exclusif, soit un hamac, soit une couchette.

Les hamacs, lorsque ce mode de couchage est employé, doivent être accrochés à une distance de 1 mètre au moins soit des cloisons, soit les uns des autres, de tête à tête.

Les couchettes ont au minimum 1 mètre 83 de longueur sur 60 centimètres de largeur.

Il ne peut jamais y avoir plus de deux rangs de couchettes superposées.

Lorsqu'il est fait usage de couchettes superposées, le fond de la couchette inférieure doit être au moins à 30 centimètres au-dessus du sol. Entre deux couchettes, il devra être ménagé un intervalle de 65 centimètres comptés de planche à planche. Entre le dessus du fond de la couchette supérieure et la face intérieure des barrots du pont, il devra être ménagé un intervalle d'au moins 65 centimètres.

L'éclairage de jour est assuré par des hublots de côté ou des verres prismatiques dans le pont ou par des claires-voies.

Lorsque l'installation n'en est pas interdite par application des chapitres III et IV concernant la construction du navire et les règles de calcul du tirant d'eau maximum et lorsqu'il est possible de le faire sans danger, l'éclairage est réalisé sur chaque bord, par des hublots, en nombre satisfaisant.

L'éclairage de nuit est assuré au moyen d'appareils fixes. L'éclairage au moyen de l'acétylène est interdit.

Les échelles de descente et les capots doivent être d'un accès facile ; les capots doivent pouvoir être fermés hermétiquement pour empêcher l'eau de tomber dans le poste.

A bord des navires d'une jauge brute supérieure à 150 tonneaux, un espace est réservé en dehors du poste pour recevoir les effets cirés. Il est choisi de telle façon qu'on puisse y déposer ces effets avant de pénétrer dans le poste et gagner ensuite ce dernier sans cesser d'être à l'abri.

A bord des navires d'une jauge brute égale ou inférieure à 150 tonneaux, des dispositions sont prises pour permettre d'accrocher les vêtements cirés dans le poste.

Un moyen de chauffage est fourni pour chaque logement, il ne peut, en aucun cas, être fait usage d'appareils à combustion lente.

Sur les navires d'une jauge brute supérieure à 150 tonneaux autres que les navires de pêche, il est installé une cuisine dans un local indépendant des locaux de l'équipage. De préférence, cette cuisine est placée sur le pont. A bord des navires d'une jauge brute égale ou inférieure à 150 tonneaux et à bord des navires de pêche quel que soit leur tonnage, si

la cuisine est installée dans le poste de couchage, une ouverture spéciale est pratiquée pour dégager le produit de la combustion. Le cube d'air doit dans ce cas, être de 3 mètres cubes par homme.

Lorsque les poêles sont placés sur un pont en bois, celui-ci doit être protégé par une plaque métallique.

Les poêles et cheminées sont entourés d'un grillage métallique démontable.

S'ils ont une clé d'obturation, celle-ci est pourvue d'un cran d'arrêt empêchant la fermeture complète.

Une manche à air avec pavillon est placée en un endroit convenable pour introduire l'air frais. L'évacuation de l'air vicié est assurée par une autre manche, des champignons, cols de cygne ou tout autre moyen efficace.

Si la cuisine est installée dans le poste de couchage, la partie fixe de la manche d'arrivée d'air frais doit se prolonger de manière que l'air débouche à 40 centimètres environ au-dessus du parquet.

Il est disposé, dans deux angles des postes d'équipage, deux conduits ou dalots servant à l'écoulement des eaux sur le pont ou dans la cale. Ces ouvertures doivent être munies d'un système de fermeture hermétique.

#### *Couchage.*

Art. 9.— Les couchettes ou hamacs sont garnis par l'armement ou le personnel, conformément aux dispositions de l'article 78 de la loi du 13 décembre 1926, portant code du travail maritime, d'objets de couchage qui comportent, dans tous les cas : un matelas, avec oreiller indépendant ou non et deux couvertures.

Le matelas et l'oreiller sont munis d'un jeu de deux étuis, afin de permettre la mise en place d'un étui propre au moins une fois par mois et à l'arrivée d'un nouvel occupant. Toutefois l'inspecteur de la navigation et du travail maritime peut accorder des tolérances au sujet de l'application de cette disposition lorsque le navire assure un service qui comporte des séjours réguliers et fréquents au port d'armement, à condition qu'il n'en résulte aucun inconvénient en ce qui concerne les soins de propreté prescrits.

Les objets de couchage individuel apportés par le personnel ne sont introduits à bord qu'après avoir été passés à l'étauve ou après avoir subi un nettoyage satisfaisant.

Les objets de couchage sont désinfectés une fois par an au moins. Le varech des matelas est renouvelé tous les six mois, ou lorsqu'une maladie transmissible a été constatée à bord. Toutefois, lorsqu'il s'agit de navires effectuant une navigation comportant de fréquents séjours dans le port d'armement, cette opération peut n'être effectuée que tous les ans pour les matelas non utilisés durant ces séjours.

Le personnel est tenu de garnir de leurs étuis les matelas et oreillers qui lui sont remis.

#### *Entretien des locaux.*

Art. 10.— Les locaux affectés au logement de l'équipage sont nettoyés à fond tous les mois. Ils sont désinfectés lorsqu'il y a eu à bord une maladie suspecte ou contagieuse.

Ils sont lessivés au moins tous les six mois et repeints au moins une fois tous les deux ans.

#### *Cabinets d'aisance.*

Art. 11.— Sauf en cas d'impossibilité reconnue sur les navires de petites dimensions, il est exigé un water-closet, ou au moins un banc creux qui doit être couvert et muni d'ap-

puis solides. Le banc creux peut être amovible et dans ce cas il doit pouvoir être boulonné, solidement, tantôt à l'avant, tantôt à l'arrière, selon les nécessités du service. Il doit contenir deux places lorsque le personnel comprend de trente à quarante personnes et trois places lorsque le personnel comprend plus de quarante personnes.

### DEUXIÈME SECTION

#### CONSERVATION ET PRÉPARATION DES VIVRES

##### *Cambuses et glacières.*

Art. 12.— Lorsqu'il est reconnu nécessaire de conserver des vivres à bord, la cambuse affectée à cette conservation est exclusivement réservée à cet usage. Elle est isolée des locaux habités et fermée à clé. Toutefois, des armoires servant de cambuse peuvent ouvrir sur les locaux habités. Aucun tuyau de vapeur ne doit passer par les cambuses, à moins qu'il ne soit parfaitement isolé.

Lorsqu'il est percé des ouvertures dans les parois verticales de ces compartiments, elles sont garnies de chassis en toile métallique.

Les cambuses sont pourvues d'armoires et étagères en nombre suffisant, surélevées au-dessus du parquet, de façon à permettre le nettoyage de celui-ci.

Les soutes où le vin est conservé sont aérées et d'une température aussi peu élevée que possible.

Lorsque le navire effectue des traversées de plus de huit jours ou lorsqu'il accomplit une navigation dans les régions tropicales, une chambre froide dûment approvisionnée en glace ou réfrigérée par un moyen mécanique convenable doit être aménagée. Les navires de pêche et de plaisance peuvent être dispensés de cette obligation par la commission de visite.

##### *Approvisionnement d'eau potable.*

Art. 13.— Les navires doivent être approvisionnés d'eau potable. Dans le cas où la durée normale d'une traversée dépasse vingt-quatre heures, la provision d'eau potable à embarquer est calculée à raison de cinq litres d'eau par personne embarquée (équipage et passagers compris) et par jour de durée normale de la traversée entreprise, plus un supplément d'approvisionnement de 50 p. 100 sur l'approvisionnement normal ainsi défini.

##### *Caisses à eau et charniers*

Art. 14.— Les récipients à eau douce généralement connus sous le nom de caisses à eau et de charniers, ne peuvent pas être en bois, à moins :

1° Qu'ils soient en parfait état et qu'ils aient subi le traitement nécessaire (flamage, souffrage, etc.) pour assurer une bonne conservation de l'eau ;

2° Que le navire ne fasse pas des traversées de plus de quatre jours.

Cette disposition, toutefois, ne s'applique pas aux barils de galère des embarcations. Elle ne s'applique pas non plus aux navires de pêche, lesquels sont autorisés à embarquer l'eau potable dans des barriques saines, propres et neuves, ou n'ayant contenu que de l'eau, du vin ou de l'eau-de-vie et ayant subi le traitement nécessaire pour assurer une bonne conservation de l'eau.

Les récipients métalliques à eau douce sont revêtus à l'intérieur d'un enduit, ciment ou autre, d'épaisseur convenable. Ils sont munis d'un tuyau d'air, disposé de façon à ne pas permettre l'introduction de corps étrangers, d'un bouchon

de vidange et d'une ouverture assez large pour permettre leur nettoyage et leur visite. Cette ouverture est disposée de façon à pouvoir être hermétiquement fermée dans l'intervalle des visites.

Les joints des tuyaux et des caisses ne sont jamais faits avec des composés au plomb.

L'installation à bord des récipients à eau doit être telle qu'elle donne satisfaction aux commissions de visite.

### TROISIÈME SECTION

#### DISPOSITIONS SPÉCIALES AUX NAVIRES A PASSAGERS

##### *Eclairage et aération des locaux.*

Art. 15. — Sur les navires à passagers, tous les locaux doivent être convenablement éclairés de jour, ainsi que de nuit, s'ils font des traversées de nuit

L'éclairage de nuit de tous les locaux et l'éclairage pendant le jour des locaux qui ne reçoivent pas la lumière naturelle, doivent être exclusivement assurés par un nombre approprié de sources lumineuses offrant toutes garanties de sécurité eu égard aux risques d'incendie.

Les dispositions prévues pour l'aération de ces locaux doivent être telles que celle-ci soit assurée en toutes circonstances.

##### *Water-closet.*

Art. 16 — A bord des navires à passagers, il doit exister au moins un water-closet à l'usage des passagers. Le nombre des places est calculé sur la base d'une place par 50 passagers. Toutefois, à bord des navires de petite dimension ou faisant de très courtes traversées, la commission de visite peut accorder des dérogations à ces prescriptions.

##### *Nombre maximum de passagers.*

Art. 17. — Sous les réserves qu'il doit être prévu une surface minimum disponible du pont de 50 décimètres carrés par personne embarquée et que chacune puisse disposer, lorsqu'elle doit passer une nuit complète à bord, d'un volume d'air au moins égal à 2 mètres cubes 400 dans le local mis à sa disposition, le nombre maximum des passagers qu'un navire est autorisé à embarquer eu égard à ses conditions de solidité, de franc-bord et de stabilité est déterminé par le ministre chargé de la marine marchande après avis de la commission centrale au vu des documents qui doivent être joints à la demande du premier certificat de sécurité conformément aux dispositions de l'article 5 du présent règlement.

Il peut d'ailleurs être fixé pour un même navire plusieurs nombres maxima de passagers, applicables suivant les saisons, les parages plus ou moins dangereux où doivent se faire les traversées, excursions ou promenades en mer, etc.

Les nombres maxima de passagers que le navire est ainsi autorisé à transporter sont affichés en un endroit apparent du navire.

### CHAPITRE III

#### Construction du navire.

##### PREMIÈRE SECTION

#### DISPOSITIONS GÉNÉRALES APPLICABLES A TOUS LES NAVIRES

##### *Approbation des plans, vérifications en cours de construction.*

Art. 18. — La commission centrale examine les plans de construction avant la mise en chantier en vue de s'assurer que le navire possède une solidité suffisante, eu égard, s'il y a

lieu, au franc-bord qui lui sera assigné dans les conditions définies au chapitre IV.

Pendant toute la durée de la construction, l'inspecteur de la navigation vérifie la conformité de l'exécution avec les plans ainsi approuvés ainsi que la bonne exécution des travaux. Il procède aux différents essais réglementaires.

Sous réserve des déclarations et approbations formellement prescrites aux articles 4 et 5 du présent règlement, les navires construits sous le contrôle d'une société de classification reconnue, en vue de recevoir la première cote de cette société, sont dispensés des examens, essais et visites prévus au présent chapitre et à son annexe.

Pour les navires construits ou acquis à l'étranger, la commission centrale de sécurité maritime et les commissions de visite s'inspireront pour la vérification des dispositions réalisées à bord du navire, des prescriptions contenues dans le présent chapitre.

##### *Mode de construction et matériaux.*

Art. 19. — Est applicable aux navires d'une jauge brute égale ou inférieure à 250 tonneaux et supérieure à 25 tonneaux l'article 52 du règlement d'administration publique du 1<sup>er</sup> septembre 1934.

##### *Prescriptions particulières pour l'attribution du franc-bord.*

Art. 20. — Le navire doit satisfaire aux règles fixées dans le chapitre IV pour l'attribution du franc-bord.

### DEUXIÈME SECTION

#### NAVIRES AUTRES QUE LES NAVIRES A PASSAGERS

##### *Distribution des cloisons étanches.*

Art. 21. — Tout navire de construction métallique, à voiles ou à propulsion mécanique doit avoir à l'avant une cloison d'abordage placée à une distance convenable de l'étrave, dûment échantillonnée et renforcée et ne comportant aucune porte ou vanne.

En plus de la cloison d'abordage prescrite au paragraphe précédent, tout navire à propulsion mécanique doit avoir une cloison à l'avant et une cloison à l'arrière du compartiment des machines et chaudières.

Des dérogations à cette dernière règle peuvent toutefois être accordées, sur demande de l'armateur, par le ministre chargé de la marine marchande, après avis de la commission centrale.

Pour les navires à hélice, une cloison est installée au presse-étoupe de l'arbre porte-hélice.

Sur les navires d'une jauge brute égale ou inférieure à 250 tonneaux, mais supérieure à 150 tonneaux, lorsque le compartiment des machines n'est pas placé à l'arrière, un tunnel ou galerie de visite étanche s'étend de la cloison presse-étoupe à la cloison arrière du compartiment des machines.

Des dérogations en ce qui concerne l'installation de ce tunnel peuvent être accordées par le ministre chargé de la marine marchande après avis de la commission centrale de sécurité maritime, lorsque de sérieux obstacles matériels s'opposent à cette construction, mais en ce cas, des dispositions doivent être prises pour permettre en tout temps l'accès au presse-étoupe arrière.

Sur les navires pour lesquels l'installation d'un tunnel n'est pas obligatoire, l'accès à la ligne d'arbre doit pouvoir s'effectuer par le plancher de la cale situé au-dessus.

Dans le cas où il existe un tunnel, son accès à la chambre

des machines est pourvu d'une porte étanche, répondant aux conditions de l'article 57 du règlement d'administration publique du 1<sup>er</sup> septembre 1934.

*Construction des cloisons étanches.*

Art. 22.— Les cloisons étanches, installées conformément aux prescriptions de l'article 21 doivent être solidement construites. Il est prévu pour tout compartiment étanche où le personnel est appelé à assurer un service permanent une échappée praticable offrant aux personnes qui l'occupent un moyen de gagner un pont découvert sans traverser les cloisons étanches. Cette prescription ne s'applique pas au tunnel lorsqu'il en existe un, mais, dans ce cas, un avertisseur sonore y est installé pour prévenir de la fermeture éventuelle de la porte étanche située à l'entrée.

Les cloisons étanches, autres que la cloison d'abordage doivent s'élever au moins jusqu'au pont situé immédiatement au-dessus de la flottaison en charge et appelé pont de cloisonnement.

Elles sont construites de façon à pouvoir supporter avec une marge de résistance convenable, la pression due à une colonne d'eau s'élevant au niveau de ce pont.

Le plan de construction de ces cloisons doit être soumis à l'examen de la commission centrale.

La cloison d'abordage doit dans tous les cas s'élever au moins jusqu'au pont complet situé au-dessus du pont de cloisonnement.

Les baionnettes, tambours, tunnels et niches pratiqués dans les cloisons doivent être étanches et présenter la même résistance que les parties avoisinantes de la cloison.

L'étanchéité des cloisons, tambours et tunnels est vérifiée par des essais.

L'essai par remplissage des compartiments principaux n'est pas obligatoire, mais un examen des cloisons doit être fait par les soins de l'inspecteur de la navigation et du travail maritimes et cet examen doit être complété, dans tous les cas, par un essai à la lance.

Les coquerons avant et arrière doivent être soumis sur cale à un essai par remplissage. Le niveau d'eau doit s'élever au moins jusqu'à la ligne de charge maximum et, en tout cas, à une hauteur qui ne doit pas être inférieure à celle exigée ci-dessous pour les citernes.

Les citernes destinées à renfermer des liquides doivent être éprouvées pour vérification de leur étanchéité sous une charge d'eau s'élevant à 30 centimètres au-dessus de l'orifice du tuyau de trop plein avec un minimum de 90 centimètres au-dessus du plafond.

Lorsqu'il existe un double fond, il en est fait également un essai avec une charge d'eau correspondant à une colonne d'eau s'élevant jusqu'à la flottaison en charge.

Les essais comportant examen de l'étanchéité du bordé sont faits sur cale ou en cale sèche.

*Ouvertures dans les cloisons étanches.*

Art. 23.— Le nombre des ouvertures pratiquées dans les cloisons étanches, installées conformément aux dispositions du présent chapitre, doit être réduit au minimum compatible avec les dispositions générales et la bonne exploitation du navire ; ces ouvertures doivent être pourvues de dispositifs de fermeture satisfaisants.

Aucune porte, trou d'hommes ou orifice d'accès n'est admis dans la cloison d'abordage jusqu'au pont de cloisonnement.

Si des tuyautages, dalots, câbles électriques, etc., traversent des cloisons étanches, des dispositions doivent être prises pour maintenir l'intégrité de l'étanchéité de ces cloisons.

Si l'on fait traverser la cloison d'abordage au-dessous du pont de cloisonnement par un tuyau pour le service du liquide contenu dans le coqeron avant, ce tuyau doit être muni d'une vanne à fermeture à vis, commandée d'un point situé au-dessus du pont de cloisonnement et dont le corps est fixé à la cloison d'abordage à l'intérieur du coqeron.

Des dispositions satisfaisantes, au moyen d'écrans ou autrement, doivent être prises pour éviter que le charbon n'empêche la fermeture des portes étanches des soutes à charbon.

*Manœuvres des portes étanches.— Construction et épreuves initiales des portes étanches, hublots, etc.*

Art. 24.— Sont applicables aux navires dont la jauge brute est égale ou inférieure à 250 tonneaux, mais supérieure à 25 tonneaux, les articles 57 et 58 du règlement d'administration publique du 1<sup>er</sup> septembre 1934

TROISIÈME SECTION

NAVIRES A PASSAGERS

*Construction et compartimentage.*

Article 25.

a) Navires de 1<sup>re</sup> ou de 2<sup>e</sup> catégorie.

Les navires à passagers dont la jauge brute est égale ou inférieure à 250 tonneaux, mais supérieure à 25 tonneaux, et qui sont classés, aux termes de l'article 3 du règlement d'administration publique du 1<sup>er</sup> septembre 1934, dans la 1<sup>re</sup> ou dans la 2<sup>e</sup> catégorie sont soumis aux prescriptions des articles 59 à 64 dudit règlement, ainsi qu'aux règles de son annexe I qui sont relatives à la construction.

Toutefois, outre les dérogations déjà prévues dans ledit règlement et son annexe I, des dérogations aux règles IX, X, XV de ladite annexe et à l'article 57 du règlement d'administration publique du 1<sup>er</sup> septembre 1934, peuvent être accordées, sur la demande de l'armateur, par le ministre chargé de la marine marchande et après avis de la commission centrale, aux navires de la 2<sup>e</sup> catégorie.

b) Navire de 3<sup>e</sup> catégorie.

Les navires à passagers dont la jauge brute est égale ou inférieure à 250 tonneaux mais supérieure à 25 tonneaux, et qui sont classés dans la 3<sup>e</sup> catégorie sont soumis aux prescriptions des règles 1 à 16 de l'annexe du présent règlement. Toutefois, les navires de cette catégorie qui font des traversées l'été par beau temps, peuvent par décision spéciale du ministre chargé de la marine marchande, et après avis de la commission centrale, être soumis seulement, pour ces traversées, aux règles 17 et suivantes de la même annexe au présent règlement, qui visent les navires de 4<sup>e</sup> ou de 5<sup>e</sup> catégorie.

c) Navires de 4<sup>e</sup> et de 5<sup>e</sup> catégorie.

Les navires à passagers dont la jauge brute est égale ou inférieure à 250 tonneaux, mais supérieure à 25 tonneaux, et qui sont classées dans la 4<sup>e</sup> ou dans la 5<sup>e</sup> catégorie, sont soumis aux prescriptions des règles 17 à 22 de l'annexe au présent règlement.

d) Dispositions communes aux navires des 1<sup>re</sup>, 2<sup>e</sup>, 3<sup>e</sup> et 4<sup>e</sup> catégories.

Les navires à passagers autres que ceux de la 5<sup>e</sup> catégo-

rie, quels que soient leur mode de propulsion et la nature des matériaux qui les constituent doivent être pourvus d'un pont complet. Toutefois, en ce qui concerne les navires à passagers de la 4<sup>e</sup> catégorie, des dérogations à cette obligation peuvent être accordées par le ministre chargé de la marine marchande, après avis de la commission centrale.

e) Navires à voiles.

Les dispositions des paragraphes a), b) et c) ci-dessus ne s'appliquent pas aux navires à voiles.

*Ligne de charge de compartimentage.*

Art. 26. — Une ligne de charge correspondant au tirant d'eau maximum, qui a été approuvé comme répondant au compartimentage est marquée sur le bord extérieur du navire.

Il peut être tracé, à la demande de l'armateur et sur avis conforme de la commission centrale, plusieurs lignes de charge différentes correspondant soit à divers états de chargement, soit à des circonstances spéciales de navigation (parcours abrités, voyages pendant la belle saison, etc.).

Le franc-bord correspondant à chacune de ces lignes de charge et les conditions de service pour lesquelles il est admis, et en particulier, le nombre maximum de passagers autorisé dans chaque cas sont indiqués sur le certificat de sécurité et sur le permis de navigation.

Les lignes de charge de compartimentage tracées conformément aux prescriptions du présent article doivent être mentionnées sur les pièces susvisées, en désignant par la notation C1 la ligne de charge de compartimentage la plus haute et les notations C2-C3, etc., celles qui se rapportent aux autres cas d'utilisation du navire.

Les francs-bords de compartimentage correspondant à chacune de ces lignes de charge sont mesurés au même emplacement et à partir de la même ligne de pont que les francs-bords de charge maximum déterminés conformément aux prescriptions du chapitre IV.

En aucun cas, une marque de ligne de charge de compartimentage ne peut être placée au-dessus de la ligne de charge maximum en eau salée déterminée par les règles de franc-bord de charge maximum et la ligne de charge correspondant à la saison, ainsi qu'à la région du globe, marquée conformément à ces règles de franc-bord, ne doit jamais être immergée.

*Essais de stabilité.*

Art. 27. — Sur tout navire à passagers, il est fait une expérience de stabilité.

On détermine par le calcul d'après les résultats de cette expérience :

1<sup>o</sup> Le module de stabilité transversale pour l'état de l'expérience ;

2<sup>o</sup> Le même module de stabilité dans les divers cas de chargement du navire, notamment :

a) Dans l'hypothèse du navire léger.

b) Dans l'hypothèse du navire placé dans les circonstances de chargement les plus défavorables, ses cales étant supposées vides de marchandises et ses passagers étant, au nombre maximum prévu, groupés sur les points les plus élevés dans toute la mesure compatible avec ses installations.

c) Dans l'hypothèse du navire avec le maximum de passagers groupés comme il est dit ci-dessus et le maximum de cargaison homogène correspondant au franc-bord minimum.

3<sup>o</sup> Pour les hypothèses b) et c) qui précèdent, l'angle d'inclinaison correspondant au groupement des passagers sur le même bord, dans les conditions de répartition en hauteur ci-dessus spécifiées.

En outre, si le navire est capable d'embarquer un nombre maximum de personnes supérieur à la fois à 50 et au nombre de tonnes de son déplacement en charge, il doit être établi en complément de la documentation susvisée des courbes de stabilité en flottaisons inclinées pour les hypothèses b) et c) faisant ressortir la réserve de stabilité statique et l'angle critique de stabilité dynamique ainsi que les angles de chavirement statique et dynamique.

Le procès-verbal de l'expérience de stabilité et les pièces annexes établissant la documentation susvisée doivent être certifiés exacts par le constructeur ou l'ingénieur qui les a établis, et visés par l'inspecteur de la navigation et du travail maritimes qui doit contrôler l'expérience et lesdits documents. Dans le cas où le navire est coté, l'expert de la société de classification doit aussi contrôler l'expérience et viser lesdits documents. Dans tous les cas ceux-ci doivent être transmis, conformément à l'article 4, à la commission centrale qui, conformément à l'article 17, donne son avis sur le nombre maximum de passagers à autoriser.

*Manœuvres et inspections périodiques des portes étanches. etc. — Consignes générales.*

Art. 28. — Sur tout navire à passagers, il est procédé à des exercices périodiques de manœuvre, de tous les organes de fermeture étanche des portes, hublots, dalots, soupapes, manches à escarbilles et à saletés. L'intervalle entre deux exercices ne doit pas dépasser dix jours ; toutefois lorsque, à l'expiration d'une période de dix jours, depuis le dernier exercice, le navire séjourne dans un port, il suffit que l'exercice suivant soit fait avant son départ de ce port.

Mention des exercices et des observations auxquelles ils auront donné lieu est portée au journal de bord.

Toutes les portes étanches sont fermées en cours de navigation et ne sont ouvertes que lorsque le service du navire l'exige. Dans ce cas, elles sont toujours prêtes à être immédiatement fermées.

Lorsqu'il existe des portes étanches à charnières dans les cloisons d'entrepont séparant deux locaux à marchandises, ces portes doivent être fermées avant le départ et maintenues fermées pendant tout le voyage.

*Instructions concernant les ouvertures sur la muraille.*

Art. 29. — Est applicable aux navires à passagers dont la jauge brute est égale ou inférieure à 250 tonneaux, mais supérieure à 25 tonneaux, l'article 63 du règlement d'administration publique du 1<sup>er</sup> septembre 1934.

*Fermeture des ouvertures avant l'appareillage.*

Art. 30. — Sur tout navire à passagers, les portes à charnières, panneaux démontables, hublots, coupes, portes de chargement, sabords à charbon et autres ouvertures qui doivent rester fermées pendant la navigation, doivent être fermées avant l'appareillage.

Des affiches mentionnant cette obligation et l'énumération des ouvertures auxquelles elles s'appliquent sont apposées en évidence dans les locaux affectés aux passagers.

## CHAPITRE IV

## Règles de calcul du tirant d'eau maximum.

## Marques de franc-bord.

*Régime international.*

Art. 31. — Les navires de commerce effectuant une navigation internationale et dont la jauge brute est égale ou supérieure à 150 tonneaux, jusqu'à 250 tonneaux inclus, sont soumis aux dispositions des articles 65 à 75 du règlement d'administration publique du 1<sup>er</sup> septembre 1934.

*Régime national.*

Art. 32. — Sont soumis aux conditions prescrites par l'article 31 ci-dessus sous réserve des modifications suivantes aux règles de l'annexe II du règlement d'administration publique du 1<sup>er</sup> septembre 1934 :

Les navires de commerce effectuant une navigation internationale dont la jauge brute est inférieure à 150 tonneaux, mais dont la longueur est égale ou supérieure à 12 mètres, les navires de commerce effectuant une navigation nationale et les navires uniquement affectés à la pêche dont la jauge brute est égale ou inférieure à 250 tonneaux, mais dont la longueur est égale ou supérieure à 12 mètres, ainsi que les navires de plaisance d'une jauge brute supérieure à 200 tonneaux mais inférieure ou égale à 250 tonneaux.

RÈGLE IX. — Les hiloires des panneaux doivent avoir une hauteur au moins égale à 450 millimètres au-dessus du pont. En ce qui concerne les navires de pêche des dérogations peuvent être admises à la satisfaction de l'autorité chargée de l'assignation du franc-bord et après avis de la commission centrale.

RÈGLE XI. — Quand on emploie des panneaux en bois, les barrots mobiles et les galiotes de panneaux doivent avoir les échantillons et l'écartement donnés dans la table I, si le panneau se trouve dans le quart avant de la longueur du navire à partir de l'étrave et dans la table 2 si le panneau se trouve dans les trois-quarts arrière de la longueur du navire à partir de l'étrave. Les échantillons des barrots mobiles et galiotes de panneaux, dans les navires dont la longueur est inférieure à 30 m. 50 sont ceux prévus pour 30 m. 50.

RÈGLE XIX. — Les seuils des ouvertures, dans les parties exposées du pont de franc-bord, doivent avoir une hauteur d'au moins 450 millimètres au-dessus du pont de franc-bord ou de demi-dunette.

RÈGLE XXX. — Sur les navires en acier, il n'est pas exigé de sabords de décharge sur le huitième avant.

Dans les navires à vapeur ou à moteur, en acier, la section des sabords de décharge, par mètre de longueur de pavois, est de 5 décimètres carrés, si la longueur du navire atteint 40 mètres, et de 4,5 décimètres carrés si la longueur atteint 25 mètres.

Dans les navires à vapeur ou à moteur, en acier destinés au petit cabotage, dont la longueur ne dépasse pas 25 mètres, la section des sabords de décharge par mètre de longueur de pavois peut n'être que de 4 décimètres carrés. Dans les voiliers en acier, les sections ci-dessus peuvent être réduites d'un demi-décimètre carré par mètre de longueur.

Des réductions peuvent être acceptées dans les navires ayant une très forte tonture.

Dans les navires en bois, la section des sabords de décharge doit être telle qu'elle donne satisfaction à l'autorité habilitée pour l'assignation des francs-bords.

RÈGLE LXVII. — Complément à la table de franc-bords pour les vapeurs :

L mètres.	Franc-bord millimètres.
12	130
15	145
18	160
21	180

RÈGLE LXXVI. — Complément à la table de franc-bords pour les voiliers :

L mètres.	Franc-bord millimètres.
12	165
15	180
18	195
21	215

*Cas spéciaux.*

## Article 33.

## a) Cas des navires non pontés.

Le franc-bord des navires de charge non pontés d'une longueur égale ou supérieure à 12 mètres est calculé comme celui des navires pontés, mais le nombre obtenu pour le franc-bord d'été est majoré d'une valeur égale à la valeur initiale du franc-bord relevé dans les tables ci-dessus pour les navires d'une longueur égale ou inférieure à 21 mètres et dans les tables des règles LXVII et LXXVI de l'annexe II au règlement d'administration publique du 1<sup>er</sup> septembre 1934 pour les navires d'une longueur supérieure à 21 mètres. Les francs-bords pour les longueurs intermédiaires au raccordement des tables avec leurs compléments s'obtiennent par interpolation.

Des dérogations à ces dispositions peuvent en certains cas particuliers être accordées par le ministre chargé de la marine marchande, après avis de la commission centrale.

b) Cas des navires à passagers  
et des remorqueurs.

Les francs-bords d'été des navires à passagers et des remorqueurs ayant une largeur inférieure à 8 mètres, calculés conformément aux règlements de franc-bord, subissent les augmentations indiquées dans le tableau ci-après :

Largeur du navire. Mètres.	Accroissement de franc-bord en % du franc-bord d'été.
3	125
4,5	100
6	65
7,5	15
8	0

Pour les valeurs intermédiaires de la largeur, les accroissements sont obtenus par interpolation.

Pour les navires à passagers, le franc-bord ainsi calculé ne doit jamais être inférieur au dixième de la largeur ou à 500 millimètres en prenant le plus élevé de ces deux nombres.

*Dispositions dérogatoires.*

Art. 34. — Les dispositions du présent chapitre ne s'appliquent pas aux yachts de course et des dérogations peuvent être accordées par le ministre chargé de la marine marchande, après avis de la commission centrale en ce qui con-

cerne les navires de plaisance d'une jauge brute égale ou supérieure à 200 tonneaux et les navires qui ne transportent ni passagers, ni cargaison, ainsi que les navires affectés uniquement à la pêche, autres que les chalutiers à propulsion mécanique d'une jauge brute supérieure à 100 tonneaux et les navires de grande pêche.

*Franc-bord des navires à passagers pontés de moins de 12 mètres de longueur et franc-bord des navires à passagers non pontés de moins de 25 tonneaux de jauge brute.*

Art. 35. — Ces navires reçoivent, par les soins de l'inspecteur de la navigation et du travail maritime une marque de franc-bord, valable en toutes saisons, qui est tracée de chaque bord au milieu de la longueur. Elle consiste en une ligne horizontale de 300 millimètres de longueur et de 25 millimètres de largeur, peinte en blanc sur fond sombre ou en noir sur fond clair.

L'arête supérieure de cette ligne indique le tirant d'eau maximum qu'il est licite d'atteindre lorsque le navire est employé au transport de passagers.

Les francs-bords des navires pontés de moins de 12 mètres de longueur sont mesurés depuis l'intersection de la face supérieure du pont ou de la gouttière avec le bordé. Leurs valeurs sont données dans le tableau suivant en fonction de la longueur, en admettant toutefois une tolérance éventuelle de 10 p. 100 pour les navires de la 5<sup>e</sup> catégorie :

L = 6 m. ....	F = 300 millimètres.
L = 7 m. ....	F = 350 —
L = 8 m. ....	F = 400 —
L = 9 m. ....	F = 440 —
L = 10 m. ....	F = 470 —
L = 11 m. ....	F = 490 —
L = 12 m. ....	F = 500 —

Pour les longueurs intermédiaires, le franc-bord est déterminé par interpolation.

Les francs-bords des navires non pontés de moins de 25 tonneaux de jauge brute sont mesurés depuis l'intersection de la face supérieure du plat bord avec le bordé. Leurs valeurs sont données dans le tableau suivant en fonction de la longueur en admettant toutefois une tolérance éventuelle de 10 p. 100 pour les navires de la 5<sup>e</sup> catégorie :

L = 6 m. ....	F = 350 millimètres.
L = 7 m. ....	F = 400 —
L = 8 m. ....	F = 450 —
L = 9 m. ....	F = 490 —
L = 10 m. ....	F = 520 —
L = 11 m. ....	F = 540 —
L = 12 m. ....	F = 550 —
Au dessus de 12 m. ....	F = 550 —

B+50

ou — (prendre le plus élevé des deux chiffres).

10

La longueur L est la longueur mesurée hors bordé entre les intersecteurs de celui-ci avec l'étrave et l'étambot.

Dans le cas d'un bâtiment à arrière carré, la longueur est mesurée jusqu'à la face extérieure du tableau.

La largeur B est mesurée hors bordé au fort de la maîtresse section.

Les francs-bords ainsi déterminés sont inscrits sur le permis de navigation ou sur le titre qui en tient lieu pour les navires d'une jauge brute égale ou inférieure à 25 tonneaux,

conformément aux dispositions de l'article 98 du présent règlement.

## CHAPITRE V.

### Appareils moteurs et évaporatoires.

#### Dispositions générales.

Art. 36. — Les navires dont la jauge brute est égale ou inférieure à 250 tonneaux mais supérieure à 25 tonneaux, sont soumis aux dispositions du chapitre V du règlement d'administration publique du 1<sup>er</sup> septembre 1934, sauf celles de l'article 82. Ils bénéficient, en outre, de dérogations aux articles 76, 87, 93, 108, 109, 115, 119, 121, 122, 124, 125, 142, 146, 148 et 149 dudit règlement, les dispositions de ces articles étant remplacées par les suivantes :

#### Dispositions particulières.

Art. 37. — La chambre des machines motrices et la chambre de chauffe doivent être de dimensions suffisantes pour que toutes les opérations tant de la conduite et de l'entretien courant des machines que de la chauffe et de l'entretien courant des chaudières puissent s'effectuer sans danger. Pour les navires chauffant au charbon, les parquets inférieurs des compartiments des chaudières sont constitués par des tôles pleines d'épaisseur suffisante.

Des dispositions sont prises pour que le charbon et les escarbilles ne puissent pénétrer sous le parquet des chaufferies. A cet effet, des gardes et des écrans en tôle d'épaisseur et de hauteur convenable 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.

Toutefois, lorsque la chambre de chauffe se confond avec celle de la machine, il n'est pas exigé deux voies de retraite sur les navires de jauge brute égale ou inférieure à 75 tonneaux, dans ce cas, une seule voie de retraite suffit.

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 du règlement d'administration publique du 1<sup>er</sup> septembre 1934.

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

Toute chambre de machine, 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 porte étanche.

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 com-

mandement 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 feuille 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.

#### *Prises de vapeur.*

Art. 38. — 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.

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.

#### *Escarbilleurs.*

Art. 39. — Des dispositions doivent être prises pour que la montée et la vidange des escarbilles s'effectuent sans danger pour le personnel.

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.

#### *Journal de la machine.*

Art. 40. — 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 de propulsion. Quand la puissance de l'appareil moteur est inférieure à 100 CV il n'est pas exigé de journal pour la machine, mais en ce cas le capitaine consigne sur le journal de bord les faits notables intéressant le service de machine, dont doit lui rendre compte le chef mécanicien.

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

#### *Dispositions générales.*

Art. 41. — Les dispositions prévues aux alinéas 1<sup>er</sup> à 5 et 7 à 12 de l'article 37 du présent règlement et aux articles 77 à 79 du règlement d'administration publique du 1<sup>er</sup> septembre 1934 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 du règlement d'administration publique du 1<sup>er</sup> septembre 1934, 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.

#### *a) Compresseurs d'air. — Moyen de lancement.*

Art. 42. — Tout navire utilisant pour sa propulsion des moteurs à combustion interne où l'air comprimé est nécessaire doit disposer de deux sources d'air comprimé indépendantes l'une de l'autre pour la charge des réservoirs prévus à l'article 116 du règlement d'administration publique du 1<sup>er</sup> septembre 1934. L'une d'entre elles doit être constituée par un compresseur indépendant conduit par un moteur auxiliaire et doit pouvoir être mise en action sans l'emploi d'air comprimé.

Le remplissage par prélèvement dans un cylindre de travail peut être autorisé comme source principale d'air comprimé sous réserve qu'il soit pris les précautions suivantes :

1) Liaison mécanique de la soupape de prélèvement au système d'injection pour empêcher toute admission de combustible dans le cylindre servant à ce moment-là de compresseur.

2) Installation sur le tuyautage reliant la prise d'air sur le cylindre et les bouteilles d'un réfrigérant deshuileur efficace muni de deux purges (huile et air).

Quand la puissance d'un moteur de propulsion ne dépasse pas 150 CV, le compresseur auxiliaire peut être actionné à bras si l'on dispose en outre de l'un des moyens suivants :

1<sup>o</sup> Compresseur conduit par le moteur de propulsion ;

2<sup>o</sup> Remplissage par prélèvement dans un cylindre de travail.

Lorsqu'il est fait usage d'un compresseur auxiliaire à bras, il est également prévu une bouteille à air comprimé de capacité réduite capable d'assurer au moins deux départs du moteur de propulsion sans préjudice de l'existence des réservoirs qui sont prévus à l'article 116 du règlement d'administration publique du 1<sup>er</sup> septembre 1934.

Des dérogations peuvent être admises à l'obligation d'installer une source auxiliaire d'air comprimé lorsqu'il est prévu deux bouteilles identiques satisfaisant chacune aux conditions de capacité fixées par l'article 116 susvisé.

Quand l'appareil de propulsion a une puissance inférieure à 90 CV et n'est pas directement réversible, on peut disposer comme moyen de secours d'un ajutage avec détendeur permettant éventuellement la charge des réservoirs à l'aide d'une bouteille d'air comprimé du commerce.

Lorsque le moteur de propulsion est à injection mécanique, s'il peut être mis en marche à bras, aucune source auxiliaire d'air comprimé n'est exigée.

Lorsque le moteur de propulsion est à injection pneumatique et qu'il est unique, la source auxiliaire d'air comprimé doit être d'une capacité suffisante pour assurer en cas d'avarie le service du moteur à allure de moindre consommation d'air. Toutefois, cette capacité peut être réduite dans le cas de navire à deux moteurs, si chacune des sources principales d'air est suffisante pour alimenter les deux moteurs fonctionnant à l'allure de moindre consommation d'air.

S'il est fait usage d'accumulateur pour le lancement du moteur, la batterie doit permettre d'effectuer sans recharge dix lancements en partant du moteur froid (moteurs non réversibles).

Cette batterie doit pouvoir se recharger en utilisant le fonctionnement du moteur.

Ses éléments doivent être disposés dans une caisse fermée munie de moyens de ventilation efficace. Les câbles reliant la batterie au moteur sont aussi courts que possible et soigneusement protégés : un sectionneur placé sur la caisse de la batterie permet d'isoler celle-ci.

Les parois de la caisse sont protégées contre les projections de liquides par un enduit ou un revêtement approprié. La caisse fermée n'est pas exigée lorsque la capacité de la batterie est inférieure à 105 ampères heure.

Tous les tubes ou gaines métalliques de protection de fils électriques sont reliés à la masse.

#### b) Pompes de circulation.

La pompe de circulation doit être d'un type robuste et d'un débit largement calculé.

Il est également prévu une pompe de secours qui peut être la pompe de service.

Si cette pompe de service est une pompe de cale on doit disposer une sécurité sur le tuyautage de manière à empêcher que par suite de fausse manœuvre l'eau des cales ne pollue les conduits de refroidissement.

La pompe de secours n'est pas exigée lorsqu'il existe deux moteurs, à condition que la pompe de chacun d'eux soit capable d'assurer le refroidissement des deux moteurs fonctionnant à allure réduite.

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 le refroidissement des compresseurs et, éventuellement, des pistons du moteur est obtenu 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.

#### c) Graissage.

Le graissage des organes doit être approprié à la charge qu'ils supportent en service courant.

Lorsqu'on emploie le graissage force, on dispose pour chaque circuit de graissage d'un double jeu de filtres sur le tuyautage de refoulement. Un seul filtre nettoyable en marche est exigé lorsque la puissance du moteur ne dépasse pas 150 chevaux effectifs.

Dans tous les cas, il est également prévu une pompe de secours qui peut être une pompe à bras.

Ces prescriptions ne s'appliquent pas au graissage forcé obtenu à l'aide d'un appareil dit à pistons multiples.

#### d) Evacuation des gaz.

Un dispositif de silencieux efficace doit être installé sur le parcours d'évacuation des gaz. Le nombre des joints est réduit au minimum. Les tuyaux d'évacuation et le silencieux sont efficacement refroidis ou tout au moins munis d'un garnissage isolant dans les parties du navire où une élévation de température peut être dangereuse et sur les points où ils peuvent recevoir des projections d'huile ou de combustible. Sur ces points, on fixe des écrans métalliques empêchant l'imprégnation des garnissages isolant par projection d'huile ou de combustible.

Dans tous les cas, le silencieux est à circulation ou à injection d'eau sur les navires en bois et sur ceux transportant du pétrole en vrac. L'isolation du tuyau d'évacuation doit être effectuée avec un soin particulier au passage à travers les ponts en bois.

Lorsque les gaz sortant du silencieux sont évacués au-dessous du pont, des dispositions sont prises pour empêcher toute entrée d'eau accidentelle dans les cylindres, le moteur étant à l'arrêt. La tuyauterie d'évacuation des gaz ne doit pas traverser des compartiments destinés au couchage des personnes embarquées.

#### Dispositions applicables aux moteurs à explosion.

##### Article 43.

##### a) Carburateur.

Le carburateur doit être placé au-dessus d'un récipient métallique destiné à recevoir les pertes accidentelles ; ce récipient doit être recouvert d'une toile métallique à mailles serrées. L'alimentation en combustible doit pouvoir être interrompue en cas de stoppage du moteur. Un dispositif ayant pour but de prévenir le risque d'incendie par retour de flamme au carburateur doit être prévu.

##### b) Allumage.

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 elles doivent être protégées des chocs.

L'allumeur ou la magnéto doit être en principe placé du côté opposé au carburateur.

Si l'on fait usage d'accumulateurs pour l'allumage et le lancement du moteur, les éléments doivent être disposés dans une caisse fermée munie de moyens de ventilation efficaces. Les parois de ladite caisse sont protégées contre les projections de liquide par un enduit ou revêtement approprié. Les câbles reliant le moteur à la batterie doivent être protégés et un sectionneur doit être placé aussi près que possible de la batterie pour permettre d'isoler celle-ci. Tous les tubes ou gaines métalliques de protection des fils sont soigneusement reliés à la masse.

#### Aération et protection contre l'humidité.

Art. 44. — Lorsque le moteur est placé dans un compartiment clos, celui-ci doit être largement ventilé. Tout compartiment situé au-dessous du pont bordé doit être muni de deux manches à air, l'une destinée à amener l'air frais, l'autre à évacuer l'air vicié. Afin qu'une accumulation de gaz inflammables ne puisse se produire dans le bas du compartiment, la manche d'arrivée d'air frais doit descendre jusqu'à la partie inférieure de ce compartiment.

Les organes d'allumage et les prises d'air doivent être abrités des embruns.

#### Dispositions spéciales aux navires à passagers.

Art. 45. — L'emploi des moteurs à essence est interdit à bord des navires à passagers des 1<sup>re</sup>, 2<sup>e</sup>, 3<sup>e</sup> et 4<sup>e</sup> catégories. Toutefois en ce qui concerne les moteurs auxiliaires des navires de 3<sup>e</sup> catégorie, et tous les moteurs des navires de 4<sup>e</sup> catégorie, des dérogations à cette interdiction peuvent être accordées par le ministre chargé de la marine marchande.

sur avis de la commission centrale. En cas de dérogations, le déversement du combustible dans les réservoirs doit être effectué avant embarquement des passagers.

*Navires utilisant du combustible liquide.*

Pompes et tuyautage destinés au combustible liquide. —

Installation de chauffe au mazout

Art. 46. — L'installation de chauffe au combustible liquide peut ne comporter qu'un jeu de pompe filtre réchauffeur pour les chaudières des navires à moteur à voilure auxiliaire, pontons, dragues, porteurs, ainsi que pour celles des navires de charge des 4<sup>e</sup> et 5<sup>e</sup> catégories.

Dans ce cas, il doit exister une pompe à bras d'alimentation des brûleurs qui doit être d'un débit suffisant pour assurer, en cas d'avarie, le service de la machine de propulsion à l'allure de moindre consommation.

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 de 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 moteur 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.

Les soupapes et robinets des indicateurs de niveau des caisses à combustible sont pourvus, soit de robinets à fermeture automatique à ressort, soit de robinets manœuvrables simultanément d'un emplacement à l'abri de tout danger. Dans tous les cas, l'installation doit être faite de telle manière qu'en cas de fausse manœuvre ou de rupture de l'indicateur de niveau le liquide ne puisse se répandre à bord.

*Epuisement et assèchement.*

Article 47.

a) Navires à voiles.

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, par le remplissage et la vidange de ces compartiments, d'un système de pompage actionné mécaniquement.

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

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

Des dérogations aux prescriptions ci-dessus peuvent être accordées par le ministre chargé de la marine marchande sur avis de la commission centrale, en ce qui concerne les navires de moins de 30 tonneaux de jauge brute classés dans les 3<sup>e</sup>, 4<sup>e</sup> et 5<sup>e</sup> catégories.

b) Navires à propulsion mécanique non destinés au transport des passagers.

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 coquérons, puits aux chaînes et autres compartiments de faible capacité.

Toutefois, sur les navires de moins de 200 tonneaux de jauge brute, un éjecteur équivalent peut remplacer le petit cheval susvisé. De toute façon, la vitesse linéaire de l'eau aspirée dans le tuyautage ne doit pas être inférieure à 75 mètres à la minute. Il n'est pas exigé de pompe de cale indépendante pour les navires de 4<sup>e</sup> et 5<sup>e</sup> catégorie, ni pour les navires à moteur de la 3<sup>e</sup> catégorie dont la jauge brute est inférieure à 50 tonneaux, qui possèdent deux moteurs de propulsion actionnant chacun une pompe de cale ou qui possèdent une pompe à bras.

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 point situé au-dessus de la flottaison en charge, il en est de même du coqueron avant, lorsqu'il ne sert pas de water-ballast.

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

Les prescriptions des alinéas 4 et 5 du présent article ne s'appliquent pas aux navires à citernes.

c) Navires à propulsion mécaniques destinés au transport des passagers.

Les prescriptions de l'article 149 du règlement d'administration publique du 1<sup>er</sup> septembre 1934 sont applicables à tous les navires à passagers visés par le présent règlement. Toutefois, pour les navires de 3<sup>e</sup>, 4<sup>e</sup> et 5<sup>e</sup> catégorie, il n'est exigé, en plus de la pompe attelée, qu'une seule pompe de la cale indépendante, la vitesse linéaire de l'eau aspirée dans le tuyautage devant être de 75 mètres à la minute au moins.

CHAPITRE VI

**Appareils, instruments, documents nautiques, — Objets d'armement et de rechange.**

*Dispositions générales.*

Art. 48. — Les navires d'une jauge brute égale ou inférieure à 250 tonneaux mais supérieure à 25 tonneaux sont pourvus au moins des instruments et des documents nautiques ainsi que des plans et des objets d'armement et de

rechange dont la nomenclature figure aux tableaux de l'article 55 ci-après : (1)

Toutefois, 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'inconvénient pour la sécurité de la navigation.

Les plans exigés pour les navires à propulsion mécanique des 3<sup>e</sup> et 4<sup>e</sup> catégories peuvent ne pas constituer des documents distincts, à la condition toutefois que les plans présentés à la commission de visite comportent tous les renseignements contenus dans les divers plans énumérés au tableau VIII de l'article 55. (1)

Pour les navires de la 5<sup>e</sup> catégorie, il appartient à la commission de visite de déterminer les objets d'armement et de rechange qui doivent être à bord lorsqu'ils ne sont pas déterminés par les tableaux de l'article 55. (1)

#### *Appareils à gouverner.*

Art. 49. — Le gouvernail doit pouvoir être actionné par un appareil à gouverner principal et par un appareil à gouverner auxiliaire.

Ces deux appareils doivent être disposés de telle façon que l'un puisse suppléer l'autre, en toutes circonstances, sans toutefois qu'il soit exigé pour l'appareil de secours une puissance égale à celle de l'appareil principal.

L'appareil à gouverner auxiliaire peut être constitué par une barre franche pouvant être installée sur la mèche du gouvernail.

Des points d'attache doivent être prévus sur le secteur de l'appareil principal, s'il en comporte, ou sur l'extrémité de la barre franche, que celle-ci soit appareil principal ou auxiliaire, afin de permettre d'y frapper des palans, si nécessaire.

Lorsque l'appareil principal comporte une roue, un indicateur d'angle de barre doit être disposé de telle sorte que lorsque l'index se dirige vers la direction marquée gauche, le safran du gouvernail soit porté sur babord 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 cet indicateur d'angle de barre sont écrites en français et doivent être lisibles de nuit comme de jour.

Un servo-moteur est toujours exigé pour actionner l'appareil à gouverner à bord des remorqueurs de plus de 125 tonnes si, étant à vapeur, ils ont une puissance indiquée de plus de 300 chevaux ou si, étant à moteur, ils ont une puissance mesurée sur l'arbre, équivalant au moins à la puissance minimum indiquée ci-dessus; pour les appareils à vapeur.

Si ce servo-moteur est à vapeur, une prise de 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.

#### *Fanaux et signalisation.*

Art. 50. — 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.

(1) Voir tableaux au J.O.R.F. du 18 mars 1937, pages 3234 à 3236.

En plus de ces fanaux, il doit y avoir soit un jeu de fanaux de secours, soit un jeu de lampes de secours ayant la puissance requise et en bon état de service. Ces moyens d'éclairage de secours sont disposés à proximité et prêts à servir.

Quand les fanaux visés au premier paragraphe du présent article sont éclairés à l'électricité, les fanaux de secours ou lampes de secours doivent pouvoir utiliser une autre source lumineuse indépendante de l'éclairage normal.

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

Des dérogations aux prescriptions de l'alinéa précédent peuvent être accordées aux chalands de mer conformément aux dispositions de l'article 81.

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 siflet 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.

#### *Installations diverses.*

Art. 51. — 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 les panneaux sont ouverts pendant l'arrêt des opérations de chargement ou de déchargement du navire.

#### *Poste de navigation.*

Art. 52. — A bord des navires à propulsion mécanique, il doit y avoir une passerelle ou un poste de navigation assez élevé pour offrir une excellente visibilité sur un secteur d'horizon aussi étendu que possible.

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

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

Art. 53. — Sur tout navire changeant 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).

#### *Dispositif de remorquage.*

Art. 54. — Le croc de remorque des navires destinés au remorquage doit comporter un dispositif permettant, à tout moment, si la remorque est tendue, de la décrocher rapidement.

Il doit y avoir un second croc de remorque toujours prêt à servir dans l'éventualité où le premier serait avarié ou un dispositif équivalent à proximité du croc permettant de fixer la remorque.

#### *Instruments et documents nautiques, objets d'armement et de rechange, plans.*

Art. 55. — Les tableaux ci-après (1) donnent nomenclature des instruments, documents nautiques, des objets d'ar-

(1) Voir tableaux au J.O.R.F. du 18 mars 1937, pages 3234 à 3236.

mement et de rechange, ainsi que des plans dont les navires d'une jauge brute égale ou inférieure à 250 tonneaux, mais supérieure à 25 tonneaux, doivent être pourvus conformément à l'article 48. Ils indiquent également pour certains d'entre eux les conditions qu'ils doivent réaliser.

*Matériel à bord des thoniers.*

Art. 56. — A bord des thoniers de tout tonnage, le matériel à embarquer est le suivant :

Pavillon national.....	1
Signal de détresse NC.	
Boules noires.....	2
Verrines rouges.....	2
Fanaux de route :	
1 rouge,	
1 vert.	
1 blanc (1).	
Verrine blanche.....	1
Fanal bicolore (2).....	2
Corne de brume.....	1
Cloche.....	1
Cartes, documents nautiques (selon la navigation effectuée) :	
Annuaire des marées.....	1
Règlement pour prévenir les abordages.....	1
Compas à pointe sèche.....	1
Rapporteur.....	1
Baromètre.....	1
Paire de jumelles.....	1
Compas de route.....	1
Compas de rechange.....	1
Ligne de sonde.....	1
Plombs de sonde.....	2
Ancres de bossoir.....	2
Ancre à jet.....	1
Aussières d'amarrage.....	2
Chaînes de bossoir (3) 4 maillons.	
Canot de sauvetage avec bourrelets de liège.....	1
Avirons avec dames.....	5
Ecope.....	1
Nables.....	2
Caisse métallique à biscuits pour 15 kilogrammes.....	1
Baril de galere de 30 litres.....	1
Torche.....	1
Brassières de sauvetage (par personne)	1
Bouées rondes de sauvetage (dont 1 lumineuse).....	2
Extincteur d'incendie d'un type approuvé : pour voilier.....	1
S'il y a un moyen de propulsion mécanique.....	2
Rechange de pompe de cale.....	1
Corne de voile aurique (rechange)....	1
Jeu de voiles complet en vergue.....	1
Foc de rechange.....	1
Tourmentin de rechange.....	1
Filin pour manœuvres courantes (50 mètres en réserve).	

Filin pour rides (réserve).....	20 m.
Poulie double d'écoute.....	1
Poules simples.....	4
Maillons divers.....	6
Epissoire.....	1
Pince universelle.....	1
Gaffe.....	1
Hache.....	1
Scie égoïne.....	1
Tarière.....	1
Ciseau à bois.....	1
Ciseau à froid.....	1
Marteau.....	1
Masse.....	1
Clous à bordés et pointes diverses....	5 kg.
Maillet de calfat.....	1
Fers de calfat.....	2
Etupe.....	5 kg.
Mastic.....	2 kg.
Aiguilles à voile.....	6
Paumelle.....	1
Toile à voile.....	6 m.
Fil à voile.....	0 k. 500
Médicaments (1 boîte de secours).	
Registre des procès-verbaux de visite.	1

(1) Pour navire ayant un moyen de propulsion mécanique.

(2) Rechange des feux de côté s'il n'existe pas de lampes de rechange.

(3) Ou 2 maillons et un cablot de 60 mètres.

## CHAPITRE VII

### Radiotélégraphie.

Art. 57. — Les dispositions du chapitre VII du règlement d'administration publique du 1<sup>er</sup> septembre 1934 relatives aux navires à passagers sont applicables aux navires à passagers d'une jauge brute égale ou inférieure à 250 tonneaux.

## CHAPITRE VIII

### Sécurité de la navigation.

Art. 58. — Les dispositions du chapitre VIII du règlement d'administration publique du 1<sup>er</sup> septembre 1934 sont applicables aux navires d'un tonnage brut égal ou inférieur à 250 tonneaux, lorsque ces prescriptions concernent la navigation qu'ils effectuent et ne sont pas incompatibles avec les installations dont ils doivent disposer.

## CHAPITRE IX

### Embarcations et engins de sauvetage.

#### Dispositions générales.

Art. 59. — 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.

Tous les engins de sauvetage collectifs doivent être bien construits et présenter une solidité suffisante. Les embarcations doivent avoir des formes et des proportions qui leur assurent une stabilité satisfaisante à la mer et un franc bord en charge suffisant.

Les dispositions des articles 179, 181 à 185, 189, 205 et 210 du règlement d'administration publique du 1<sup>er</sup> septembre

1934 sont applicables aux navires d'une jauge brute égale ou inférieure à 250 tonneaux, mais supérieure à 25 tonneaux.

Ces navires sont soumis en outre aux dispositions suivantes :

*Embarcations des navires de commerce et de plaisance.*

Art. 60. — Les navires à passagers d'une jauge brute égale ou inférieure à 250 tonneaux mais supérieure à 100 tonneaux doivent avoir de chaque bord au moins une embarcation ouverte de la classe I s'ils sont des 1<sup>re</sup>, 2<sup>e</sup> et 3<sup>e</sup> catégories et de l'une des classes I, II ou III s'ils sont de la 4<sup>e</sup> ou de la 5<sup>e</sup> catégorie.

Les navires autres que les navires à passagers et les navires à passagers d'une jauge brute égale ou inférieure à 100 tonneaux doivent avoir au moins une embarcation de sauvetage ouverte de la classe I s'ils sont des 1<sup>re</sup>, 2<sup>e</sup> et 3<sup>e</sup> catégories et de l'une des classes I, II ou III s'ils sont de la 4<sup>e</sup> ou de la 5<sup>e</sup> catégorie.

Toutefois, le ministre chargé de la marine marchande, sur avis de la commission centrale, peut dispenser d'embarcation les navires de la 4<sup>e</sup> catégorie autres que les navires à passagers et tout navire de la 5<sup>e</sup> catégorie, compte tenu des dispositions du navire et de la nature de son service.

*Embarcations des navires de pêche.*

Art. 61. — Sont applicables aux navires de pêche de 50 tonneaux de jauge brute et au-dessus les articles 208 et 209 du règlement d'administration publique du 1<sup>er</sup> septembre 1934.

Les navires de pêche de moins de 50 tonneaux doivent avoir une embarcation de sauvetage et des radeaux en nombre tel qu'avec l'embarcation de sauvetage il y ait une place pour toutes les personnes présentes à bord.

Toutefois, la commission de visite peut dispenser d'embarcation tout navire de pêche de moins de 50 tonneaux des 3<sup>e</sup>, 4<sup>e</sup> et 5<sup>e</sup> catégories qui navigue dans des parages fréquentés et qui s'éloigne à petite distance de terre. En ce cas, il doit y avoir des engins flottants pour permettre de soutenir toutes les personnes présentes à bord.

*Capacité des embarcations.*

Art. 62. — La capacité minimum des embarcations de sauvetage des navires de commerce et de plaisance et des navires de pêche est fixée à trois mètres cubes.

*Installation des engins de sauvetage collectifs.*

Art. 63. — 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 ou de l'autre.

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

*Bossoirs.*

Art. 64. — Lorsque l'installation comporte des bossoirs, ils 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 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.

*Bouées de sauvetage.*

Art. 65. — Les navires à passagers d'une jauge brute égale ou inférieure à 250 tonneaux, mais supérieure à 25 tonneaux sont pourvus de bouées de sauvetage réglementaires telles que définies à l'article 17 de l'annexe VI du règlement d'administration publique du 1<sup>er</sup> septembre 1934 et dont le nombre minimum est fixé comme suit.

Pour les 1<sup>re</sup> et 2<sup>e</sup> catégories : au moins 4 bouées de sauvetage. Si le nombre de passagers dépasse 50 on doit ajouter un supplément d'une bouée par 30 passagers en plus de 50 jusqu'au maximum de 8 bouées.

Pour les 3<sup>e</sup>, 4<sup>e</sup> et 5<sup>e</sup> catégories : au moins 2 bouées de sauvetage. Si le nombre des passagers dépasse 50 on doit ajouter un supplément d'une bouée par 60 passagers en plus de 50 jusqu'au maximum de 8 bouées.

Le nombre des bouées lumineuses ne doit pas être inférieur à deux, sauf dans le cas où l'on peut être certain qu'aucune traversée ne peut s'effectuer, même partiellement, de nuit.

Les navires de toutes catégories autres que les navires à passagers doivent posséder, au moins 2 bouées de sauvetage dont une au moins doit être lumineuse en cas de traversée de nuit.

*Engins de sauvetage complémentaires.*

Art. 66. — A bord des navires à passagers, en plus des embarcations de sauvetage réglementaires et indépendamment des brassières de sauvetage visées à l'article suivant, il doit y avoir soit d'autres embarcations réglementaires pouvant être sûrement et rapidement mises à l'eau, soit des radeaux ou des engins flottants du type réglementaire défini par les articles 8 et 15 de l'annexe VI du règlement d'administration publique du 1<sup>er</sup> septembre 1934, en nombre suffisant pour pouvoir porter ou soutenir, avec les embarcations exigées, toutes les personnes qui, au cours du voyage, sont présentes à bord.

*Brassières de sauvetage.*

Art. 67. — Une brassière de sauvetage du type réglementaire défini par l'article 16 de l'annexe VI du règlement d'administration publique du 1<sup>er</sup> septembre 1934 est placée à portée de la couchette de chaque personne pouvant être embarquée. Lorsqu'il n'existe pas d'installation de couchage, les ceintures de sauvetage sont réparties dans des caissons placés sur les ponts du navire.

En plus du nombre de brassières de sauvetage susvisé, il doit y avoir d'autres brassières supplémentaires ou radeaux ou engins flottants dans la proportion de 15 p. 100 du nombre de personnes embarquées pour les navires de la 1<sup>re</sup> catégorie et dans celle de 5 p. 100 pour les autres navires.

*Appareil lance-amarres et va et vient.*

Art. 68. — Les navires d'une jauge brute supérieure à 100 tonneaux sont tenus d'avoir l'appareil lance-amarre et le va

et vient, prescrits par l'article 206 du règlement d'administration publique du 1<sup>er</sup> septembre 1934.

L'appareil porte-amarre peut comporter comme moyen de lancement, soit un cerf-volant et une fusée, soit trois fusées.

Les navires d'une jauge brute égale ou inférieure à 100 tonneaux sont dispensés de l'appareil va et vient et peuvent être dispensés de l'appareil lance-amarre par le ministre chargé de la marine marchande, sur avis de la commission centrale.

*Matériel d'armement des embarcations et radeaux de sauvetage.*

Art. 69. — Le matériel d'armement des embarcations et radeaux de sauvetage des navires d'une jauge brute égale ou inférieure à 250 tonneaux, mais supérieure à 25 tonneaux, est fixé par la commission locale ou par l'inspecteur de la navigation et du travail maritimes en s'inspirant des articles 9 à 14 de l'annexe VI du règlement d'administration publique du 1<sup>er</sup> septembre 1934 et compte tenu de la nature du service auquel est affecté le navire.

*Visites et inspection des embarcations et engins de sauvetage. — Instructions des passagers et de l'équipage.*

Art. 70. — A chaque visite de partance, ou tous les trois mois, si les visites de partance 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.

Sur les navires à passagers des 1<sup>re</sup>, 2<sup>e</sup> et 3<sup>e</sup> catégories, 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.

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 bossoirs.

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 traversée d'une durée normale de plus de vingt-quatre heures 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 locaux affectés aux passagers, ainsi que dans les postes d'équipage, indique les emplacements où se trouvent les brassières et les instructions pour l'usage de ces objets. 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.**

*Dispositions générales.*

Art. 71. — Les navires à passagers effectuant une navigation internationale sont en principe soumis aux prescriptions du chapitre X du règlement d'administration publique du 1<sup>er</sup> septembre 1934. Toutefois, dans les cas exceptionnels prévus par l'article 4 de la convention de Londres du 31 mai 1929, des dérogations peuvent être accordés par le ministre chargé de la marine marchande, après avis de la commission centrale.

Les navires d'une jauge brute égale ou inférieure à 250 tonneaux, mais supérieure à 25 tonneaux, effectuant une navigation nationale et les navires autres que les navires à passagers effectuant une navigation internationale sont soumis aux dispositions des articles 212 à 215 inclus, 218, 226, 231 à 236 inclus, et 238 du règlement d'administration publique du 1<sup>er</sup> septembre 1934, ainsi qu'à celles des articles 72 à 81 inclus du présent règlement.

*Extincteurs portatifs.*

Art. 72. — Sur tout navire des extincteurs d'incendie portatifs d'un type approuvé 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 deux charges de rechange si le navire effectue des sorties dépassant une durée de 24 heures.

*Navires à voiles.*

Art. 73. — Les navires à voiles d'une jauge brute supérieure à 150 tonneaux sont pourvus d'une pompe à bras (qui peut être la pompe de lavage) ayant une prise d'eau à la mer, 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.

*Navires à propulsion mécanique autres que les navires à passagers.*

Art. 74. — Sur les navires à propulsion mécanique autres que les navires à passagers, une pompe actionnée mécaniquement est affectée au service d'incendie, tout en pouvant assurer un autre service : cette pompe doit être assez puissante pour qu'un jet d'eau énergique puisse être dirigé en un point quelconque du navire. Elle peut être indépendante ou être actionnée par le moteur de propulsion du navire.

Elle doit être reliée à des bouches dont le nombre et l'emplacement sont tels qu'elles permettent d'atteindre, à l'aide de manches flexibles à incendie, toutes les parties du navire. Les raccords de ces bouches sont installés de manière que les manches puissent s'y adapter facilement.

Les manches à incendie et les tuyautages sont largement proportionnés et faits de matière convenable.

*Pompe et tuyautage d'incendie des navires à passagers de navigation nationale.*

Art. 75. — Les dispositions de l'article 74 s'appliquent aux navires à passagers effectuant une navigation nationale.

Toutefois, la pompe à incendie doit, sur ces navires, être indépendante.

*Navires à vapeur à passagers de navigation nationale chauffant au combustible liquide.*

Art. 76. — Sur les navires à vapeur à passagers effectuant une navigation nationale et dans lesquels les chaudières principales sont chauffées au combustible liquide, outre les dispositifs permettant de diriger un jet d'eau puissant en tous points de la tranche des machines, il doit être prévu, dans la chaufferie, des récipients contenant en quantité convenable du sable, de la sciure de bois imprégnée de soude ou de toute autre matière sèche approuvée, avec des écopés pour la répandre.

S'il se trouve une partie de l'installation de combustible liquide dans la chaufferie et dans le compartiment des machines, il doit être prévu :

1° Deux extincteurs portatifs à mousse de 9 litres au moins et d'un type approuvé,

2° Deux extincteurs à mousse ou des appareils d'efficacité équivalente à 45 litres de capacité pourvus d'un tuyautage permettant d'atteindre toutes les parties de la tranche des machines.

Ces deux extincteurs peuvent être remplacés par un seul générateur à mousse continu ou par tout autre appareil approuvé d'efficacité équivalente.

*Navires à passagers de navigation nationale mus par des moteurs à combustion interne.*

Art. 77. — Sur ces navires, outre le dispositif permettant d'amener rapidement un jet d'eau puissant en tous les points du local des moteurs, on doit installer à proximité de l'entrée du local :

1° Sur les navires d'une jauge brute supérieure à 100 tonnes, un extincteur à mousse de 45 litres de capacité et un extincteur à mousse de 9 litres,

2° Sur les navires d'une jauge brute égale ou inférieure à 100 tonnes, mais supérieure à 50 tonnes : trois extincteurs à mousse de 9 litres ;

3° Sur les navires d'une jauge brute égale ou inférieure à 50 tonnes, mais supérieure à 25 tonnes : deux extincteurs à mousse de 9 litres ;

4° Enfin, si la puissance du moteur dépasse 1.000 chevaux effectifs, il doit être embarqué un extincteur supplémentaire de 9 litres.

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

Art. 78. — Sur les navires à vapeur autres que les navires à passagers, dont les chaudières principales sont chauffées au combustible liquide, en plus des dispositifs prévus à l'article 74, on doit installer dans les chaufferies :

1° Des récipients contenant en quantités convenables du sable, de la sciure de bois, imprégnée de soude, ou toute autre matière sèche approuvée, ainsi que des écopés, pour la répandre ;

2° Sur les navires d'une jauge brute supérieure à 100 tonnes : a) un extincteur à mousse de 45 litres de capacité,

pourvu d'un tuyautage permettant d'atteindre en tous points les parquets de la chaufferie et les abords immédiats des pompes des brûleurs si celles-ci sont situées en dehors de la chaufferie ; b) un extincteur à mousse de 9 litres de capacité.

Sur les navires d'une jauge brute égale ou inférieure à 100 tonnes, mais supérieure à 50 tonnes, trois extincteurs à mousse de 9 litres.

Sur les navires d'une jauge brute égale ou inférieure à 50 tonnes, mais supérieure à 25 tonnes, deux extincteurs à mousse de 9 litres.

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

Art. 79. — Sur ces navires, outre les dispositifs permettant d'amener rapidement un jet d'eau puissant en tous les points du local des moteurs, on doit installer à proximité de l'entrée de ce local :

1° Sur les navires d'une jauge brute supérieure à 100 tonnes, un extincteur à mousse au moins de 45 litres de capacité, plus un de 9 litres,

2° Sur les navires d'une jauge brute égale ou inférieure à 100 tonnes, mais supérieure à 50 tonnes, trois extincteurs à mousse de 9 litres ;

3° Sur les navires d'une jauge brute égale ou inférieure à 50 tonnes, mais supérieure à 25 tonnes, deux extincteurs à mousse de 6 litres ;

4° Lorsque la puissance du moteur dépasse 1.000 chevaux effectifs, il doit être embarqué un extincteur supplémentaire de 9 litres.

*Dispositions d'ordre général.*

Art. 80. — Tous les extincteurs d'incendie prescrits doivent être d'un type approuvé. Ils doivent ainsi que les robinets qui servent à les mettre en action, être aisément accessibles et placés de telle sorte qu'ils ne soient pas facilement rendus inutilisables par un commencement d'incendie ; ceux qui sont destinés à protéger la chaufferie doivent être de préférence placés en dehors de ce local et à proximité de l'entrée.

Un arrêté du ministre chargé 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.

*Chaland de mer destinés au transport des hydrocarbures.*

Art. 81. — Des dérogations à l'article 232 du règlement d'administration publique du 1<sup>er</sup> septembre 1934 peuvent être accordées par le ministre chargé de la marine marchande, après avis de la commission centrale, en ce qui concerne l'alimentation électrique des feux de navigation par deux sources et deux circuits différents à bord des chalands de mer affectés au transport des hydrocarbures.

L'emploi de lampes spéciales non électriques à bord de ces navires peut également être autorisé par le ministre chargé de la marine marchande dans les mêmes conditions si ces lampes présentent des garanties de sécurité équivalentes de celles qui sont offertes par l'éclairage électrique.

CHAPITRE XI.

**Mesures en cas d'alarme et d'évacuation du navire.**

*Eclairage.*

Art. 82. — A bord des navires à passagers qui effectuent

des voyages de nuit, des dispositions sont prises pour assurer, en vue du sauvetage, l'éclairage des diverses parties du navire, en particulier, celui du ou des ponts. A cet effet l'éclairage de secours doit être distinct de l'éclairage principal, à moins que ce dernier soit disposé de telle façon que l'on puisse toujours compter sur son efficacité en cas de sauvetage.

De plus, il doit exister sur ces navires 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.

#### *Evacuation des passagers.*

Art. 83. — Des dispositions sont prises sur tous les navires à passagers pour faciliter en cas d'évacuation la sortie des différents compartiments et l'utilisation des divers engins de sauvetage.

#### *Consignes et rôle d'appel.*

Art. 84. — Une consigne particulière d'alarme est donnée à chaque homme de l'équipage et un 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.

#### *Ordre d'évacuation.*

Art. 85. — 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. 86. — 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.

##### *Navires sans médecin.*

Art. 87. — Sur les navires ne comportant pas de médecin, il appartient au capitaine d'assurer des soins aux malades et blessés.

##### *Matériel médical et pharmaceutique.*

Art. 88. — Tout navire doit être pourvu d'un matériel médical et pharmaceutique dont la composition est fixée selon la durée et la nature de sa navigation et selon le nombre de personnes embarquées, par arrêté du ministre chargé 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 du règlement d'administration publique du 1<sup>er</sup> septembre 1934.

##### *Visite du matériel médical et pharmaceutique.*

Art. 89. — 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 dé-

sire, 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<sup>er</sup> 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 chargé de la marine marchande. S'il est embarqué un médecin, il doit, en outre, y avoir à bord un exemplaire du codex français.

### CHAPITRE XIII.

#### **Dispositions relatives aux navires d'une jauge brute égale ou inférieure à 25 tonneaux.**

##### PREMIÈRE PARTIE

##### 1<sup>re</sup> SECTION

DÉCLARATION DE MISE EN CHANTIER. — RENSEIGNEMENTS A FOURNIR. — VISITE DE MISE EN SERVICE, VISITE ANNUELLE, VISITE EXCEPTIONNELLE.

##### *Dispositions générales.*

Art. 90. — Les dispositions du présent chapitre s'appliquent aux navires d'une jauge brute égale ou inférieure à 25 tonneaux, à l'exception des engins de sport et de course d'un poids léger (armement compris) inférieur à 250 kilogr.

L'expression « navire à passagers » en ce qui concerne les navires d'une jauge brute égale ou inférieure à 25 tonneaux s'applique à tous les bâtiments, y compris les embarcations autonomes transportant plus de six passagers. Toutefois, les navires de plaisance ne sont pas considérés comme navires à passagers.

##### *Déclaration de mise en chantier.*

Art. 91. — L'article 4 du règlement d'administration publique du 1<sup>er</sup> septembre 1934 est applicable aux navires visés par le présent chapitre.

##### *Visite de mise en service et visite annuelle.*

Art. 92. — Les navires d'un tonnage égal ou inférieur à 25 tonneaux de jauge brute, sont soumis, quel que soit leur genre de navigation maritime ou leur mode de propulsion, à une visite de mise en service et à des visites annuelles. Il est procédé à ces visites par l'inspecteur de la navigation et du travail maritimes assisté d'un syndic des gens de mer ou d'un garde maritime.

Toutefois, les embarcations à rames et les petits voiliers ne possédant ni machine ni moteur auxiliaire, affectés à un service autre que le transport des passagers ou l'accomplissement de promenades en mer, et dont la jauge brute n'est pas supérieure à 10 tonneaux, sont visités, soit par un syndic des gens de mer, soit par un garde maritime, suivant les instructions de l'administrateur de l'inscription maritime.

Lors de la première visite de tout navire à propulsion mécanique ou pourvu d'appareils auxiliaires, un expert mécanicien est adjoint à l'inspecteur de la navigation et du travail maritimes. Il en est de même pour les visites ultérieures quand il y a lieu de procéder à des épreuves et chaque fois que l'inspecteur de la navigation et du travail maritimes le juge à propos. L'expert adjoint est choisi sur la liste géné-

rale des membres des commissions de visite prévue à l'article 16 de la loi du 16 juin 1933.

En ce qui concerne les visites à effectuer dans des régions éloignées des centres d'inspection de la navigation, les attributions des inspecteurs de la navigation et du travail maritimes ainsi que des inspecteurs mécaniciens de la marine marchande peuvent être confiées à des experts qualifiés résidant dans ces régions. Les noms de ces experts sont portés sur la liste des membres des commissions de visite soumise annuellement à l'approbation du directeur de l'inscription maritime par l'administrateur de l'inscription maritime du quartier intéressé ou du quartier le plus voisin, si la région considérée n'est pas comprise dans un quartier d'inscription maritime. Les demandes de visite sont adressées à cet administrateur.

#### *Epoques et conditions d'exécution des visites périodiques.*

Art. 93. — La première visite a lieu obligatoirement avant la mise en service des navires, soit nouvellement construits en France, soit nouvellement acquis à l'étranger. Cette visite comporte un examen de la coque à sec.

La visite annuelle a lieu obligatoirement lorsque, douze mois s'étant écoulés depuis la date de la visite de mise en service ou de la dernière visite annuelle, le navire doit demeurer armé. Cette visite a lieu en principe à flot, mais une visite à sec doit avoir lieu tous les trois ans.

Toutefois, les navires de plaisance désarmant une partie de l'année et qui sont garés dans des conditions reconnues favorables à leur bonne conservation peuvent être dispensés de la visite annuelle, mais demeurent astreints à une visite triennale comportant un examen à sec de la coque. La dispense susvisée ne peut être accordée que sur présentation d'un certificat du garagiste attestant le bon état d'entretien du navire.

#### *Visites exceptionnelles*

Art. 94. — Lorsqu'un navire subit un transport par fer, par route ou autrement, il doit, lors de sa mise à l'eau, être soumis à une visite exceptionnelle effectuée par le fonctionnaire qualifié aux termes de l'article 92 ci-dessus.

De même, lorsqu'un navire a subi, par suite d'échouement, d'abordage ou autre accident de coque ou de moteur, des avaries importantes ayant entraîné des réparations, il doit être soumis à la visite exceptionnelle susvisée.

#### *Dispense pour les navires cotés.*

Art. 95. — Lorsqu'il est justifié par le propriétaire du navire que le navire possède la 1<sup>re</sup> cote à l'une des sociétés de classification reconnues, il est dispensé, conformément à l'article 11 de la loi du 16 juin 1933, des visites sur tous les points qui ont fait l'objet de visites constatations et épreuves de cette société.

#### *Demande des visites.*

Art. 96. — Les visites prescrites aux articles 92 et 94 doivent être demandées par le propriétaire du navire ou par son représentant.

La demande de visite est adressée à l'administrateur de l'inscription maritime et remise, suivant le cas, soit à l'inspecteur de la navigation et du travail maritimes, soit au syndic des gens de mer, au garde maritime ou à l'expert local prévu au quatrième alinéa de l'article 92 au moins quatre jours avant la date fixée pour cette visite.

A la demande de visite de mise en service sont joints les pièces et renseignements suivants :

1° Récépissé de déclaration de mise en chantier, prescrit par l'article 90 du présent règlement, sauf pour les navires acquis à l'étranger et pour ceux qui, précédemment utilisés dans la navigation intérieure seraient nouvellement affectés à une navigation maritime :

2° Acte de francisation du bâtiment ou tout autre document donnant ses caractéristiques, sa jauge brute, la date et le lieu de construction,

3° Inventaire détaillé des objets d'armement et des engins de sauvetage,

4° Certificat de classification si le bâtiment est coté et si son armateur desire bénéficier des dispenses accordées à ce titre,

5° Indication du genre de navigation ou du service spécial auquel le bâtiment doit être affecté (transport de marchandises, transport de passagers, promenades en mer, pêche côtière, etc.),

6° Indication du nombre et de la répartition des personnes à bord, dans le cas où le navire est appelé à transporter des passagers,

7° S'il s'agit d'un bâtiment à propulsion mécanique ou possédant des appareils auxiliaires, nombre et genre des appareils, nom du constructeur, marque, puissance en chevaux et date de construction.

#### *Surveillance des bâtiments.*

Art. 97. — Dans l'intervalle des visites prévues au présent chapitre, les navires qui y sont visés, sont soumis à la surveillance permanente du service chargé de l'inspection de la navigation.

En vue de vérifier leur bon état de navigabilité et les conditions d'entretien et d'utilisation de leurs objets d'armement et engins de sauvetage, l'inspecteur de la navigation et du travail maritimes peut, à tout moment, visiter les bâtiments immatriculés dans les ports de sa circonscription s'y trouvant en fait. Il peut prescrire toute réparation et tout renouvellement de matériel qu'il juge nécessaire et interdire la sortie du port jusqu'à complète exécution de ses prescriptions.

#### *Certificat de navigabilité ou apostille au rôle.*

Art. 98. — Les navires d'une jauge brute égale ou inférieure à 25 tonneaux sont dispensés du permis de navigation ; mais à la suite de chacune des visites prévues aux articles 92 et 94 l'inspecteur de la navigation et du travail maritimes, le syndic des gens de mer, le garde maritime ou l'expert local, délivre, par délégation de l'administrateur de l'inscription maritime, un « certificat de navigabilité » valable pour un an aux bâtiments satisfaisant aux prescriptions du présent décret. Ce certificat annexé au rôle d'équipage est présenté à toute réquisition des fonctionnaires et agents de la sécurité et de la police de la navigation maritimes.

Pour tout navire d'une jauge égale ou inférieure à 10 tonneaux, le certificat de navigabilité peut être remplacé par une mention spéciale apposée sur le rôle d'équipage par le syndic des gens de mer ou le garde maritime et attestant que le bâtiment est en état de prendre la mer.

## DEUXIÈME SECTION

## CONSTATATION ET OPÉRATIONS QUI INCOMBENT AU FONCTIONNAIRE CHARGÉ DES VISITES.

*Première visite.*

Art. 99. — Lors de la visite avant mise en service, le fonctionnaire qui procède à cette visite constate que le bâtiment réunit les conditions de navigabilité, de sécurité et d'hygiène indispensables pour les genres de navigation et de service auxquels il doit être affecté.

Il s'assure notamment :

1° Que les dispositions prises à bord sont telles que les personnes embarquées ne puissent être victimes, soit d'intoxication provoquée par les émanations des appareils qui y sont installés ou par les marchandises dont le transport est prévu, soit d'accident quelconque provoqué par le fonctionnement desdits appareils ou par le fait de la présence ou de la manipulation desdites marchandises ;

2° Que la coque est étanche et solidement construite ;

3° Que la mâture, la voilure et le gréement sont en bon état ;

4° Que les objets d'armement nécessaires à sa navigation se trouvent à bord et en bon état d'utilisation. Les tableaux figurant à l'article 119 (1) ci-après, fixent les objets d'armement et de rechange qui doivent être embarqués à bord des unités visés au présent chapitre ;

5° Qu'il est pourvu des engins de sauvetage indispensables pour la sécurité de l'équipage et des personnes embarquées, ainsi que des moyens de prévenir et de combattre l'incendie.

Si le bâtiment possède des appareils moteurs, le fonctionnaire chargé de la visite et l'expert mécanicien procèdent aux vérifications prévues aux articles 107 à 113 ci-après :

Lorsque le bâtiment doit être affecté au transport des passagers ou à l'accomplissement de promenades en mer, l'inspecteur de la navigation et du travail maritimes fixe le nombre maximum de personnes pouvant être embarquées en tenant compte particulièrement de la stabilité du navire, des conditions locales de navigation, de la saison et de toutes autres circonstances d'exploitation susceptibles d'influencer les conditions de sécurité du navire.

Le nombre maximum de personnes (passagers et équipages) pouvant être embarquées doit être gravé en un point très en vue du navire.

*Visites annuelles.*

Art. 100. — Lors des visites annuelles et des visites exceptionnelles, le fonctionnaire chargé de ces visites vérifie l'état du bâtiment, de son matériel d'armement, de ses engins de sauvetage et constate qu'il continue à satisfaire, d'une manière générale, aux conditions prévues au présent règlement.

## DEUXIÈME PARTIE

## DISPOSITIONS RELATIVES A LA NAVIGABILITÉ, LA SÉCURITÉ ET L'HYGIÈNE DES NAVIRES

1<sup>re</sup> SECTION*Dispositions relatives à l'hygiène, installation des locaux.*

Art. 101. — Les locaux affectés au couchage des personnes embarquées doivent être suffisamment abrités de la chaleur, du froid et de l'humidité ; les surfaces de pont ou de cloisons qui les isolent de l'extérieur doivent être établies en conséquence.

Ces locaux doivent être suffisamment aérés et leurs parois

doivent être recouvertes d'un enduit lavable, autant que possible de couleur claire.

Aucun tuyautage d'évacuation de gaz de moteur ne doit passer dans les locaux fermés affectés aux personnes embarquées s'il n'est pris des précautions particulières pour assurer une isolation satisfaisante et éviter des corrosions et des fuites.

Aucun couchage ne doit être installé dans le compartiment du moteur et ce compartiment doit être suffisamment isolé par rapport aux postes de couchage pour que le gaz de moteur ne puissent pénétrer dans ces derniers.

- Lorsqu'une installation quelconque de cuisine est placée dans un poste de couchage, une ouverture spéciale est pratiquée pour dégager le produit de la combustion.

Lorsqu'un poêle est placé sur un pont en bois, celui-ci doit être protégé par une plaque métallique.

Les poêles, tuyaux et cheminées sont munis d'un dispositif protecteur incombustible et démontable. S'ils ont une clé d'obturation celle-ci est pourvue d'un cran d'arrêt empêchant la fermeture complète. Le passage des tuyaux à travers les ponts et les cloisons doit être isolé.

Il ne doit pas être fait usage d'appareil à combustion lente.

*Approvisionnement en eau potable.*

Art. 102. — Les navires doivent être approvisionnés d'eau potable. Dans le cas où la durée normale d'une traversée dépasse vingt-quatre heures, la provision d'eau potable à embarquer est calculée à raison de 5 litres d'eau par personne embarquée (équipage et passagers compris) et par jour de durée normale de la traversée entreprise, plus un supplément de 50 p. 100 sur l'approvisionnement normal ainsi défini.

Les récipients à eau douce peuvent être en fer ou en bois ; dans le premier cas, ils sont revêtus à l'intérieur d'un enduit, ciment ou autre, d'épaisseur convenable exempt de toute substance nocive ; dans le second cas, on emploie des barriques saines, propres et neuves ou n'ayant contenu que de l'eau, du vin ou de l'eau-de-vie et ayant subi le traitement nécessaire (flambage, soufrage, etc.) pour assurer une bonne conservation de l'eau.

Les joints des tuyaux des caisses à eau potable ne doivent jamais être faits avec des composés au plomb.

*Matériel médical et pharmaceutique.*

Art. 103. — L'article 88 du présent règlement est applicable, en principe, aux navires d'une jauge brute égale ou inférieure à 25 tonneaux.

2<sup>e</sup> SECTION

## CONSTRUCTION - STABILITÉ - FRANC-BORD

*Construction.*

Art. 104. — Les matériaux entrant dans la construction doivent être de première qualité. Le mode de construction, l'échantillonnage et la qualité des matériaux sont examinés en référence aux prescriptions du présent règlement et, s'il y a lieu, aux règlements d'une société de classification reconnue.

Tous les navires à passagers des 1<sup>re</sup> et 2<sup>e</sup> catégories, d'une jauge brute égale ou inférieure à 25 tonneaux, quels que soient leur mode de propulsion et la nature des matériaux qui les constituent, doivent être pourvus d'un pont complet.

Tout navire à passagers de la 3<sup>e</sup> catégorie transportant plus de 20 personnes doit être ponté ; toutefois, par déroga-

tion pouvant être accordée par le ministre chargé de la marine marchande, sur avis de la commission centrale, des navires semi-pontés peuvent être admis à effectuer ce transport, si leurs parties non pontées sont, soit recouvertes de capots rigides, résistants et clos ou pouvant l'être aisément et rapidement de façon qu'une masse d'eau importante ne puisse s'introduire à l'intérieur de la coque, soit constituées par des cockpits ouverts mais d'un volume global réduits, étanches par rapport aux compartiments voisins et pourvus d'un dispositif d'évacuation assurant leur vidange par gravité, ainsi que d'un moyen d'assèchement efficace. Des caissons étanches ou autres dispositifs pouvant assurer un degré de sécurité équivalant aux dispositifs susvisés sont également admis dans les mêmes conditions.

A bord de tout navire de la 3<sup>e</sup> catégorie non ponté et ne réalisant pas les conditions permettant d'accorder la dérogation susvisée, le nombre maximum de personnes embarquées ne peut dépasser 20 et doit être limité par l'inspecteur de la navigation et du travail maritimes à un nombre raisonnable, compte tenu de la surface horizontale disponible, de la stabilité, de la solidité, du franc-bord et de toutes conditions particulières au navire et à sa navigation.

#### *Stabilité.*

Art. 105. — Les prescriptions de l'article 27 (essais de stabilité) sont applicables aux navires à passagers d'une jauge brute égale ou inférieure à 25 tonneaux lorsqu'ils sont appelés à transporter plus de 50 personnes ou lorsque d'autres raisons de sécurité le rendent nécessaire. Hormis ces cas, ces navires peuvent être soumis à une expérience en vue de la détermination du module de stabilité transversale si l'inspecteur de la navigation et du travail maritimes juge utile cette mesure avant de fixer le nombre maximum de passagers pouvant être admis à bord.

Dans tous les cas, ce nombre doit être tel que chacune d'elles dispose d'une surface minimum du pont de 35 décimètres carrés et que le navire réunisse toutes conditions de solidité, de franc-bord et de sécurité compatibles avec le transport envisagé.

#### *Franc-bord.*

Art. 106. — Les dispositions des articles 32 à 35 s'appliquent aux navires d'une jauge brute égale ou inférieure à 25 tonneaux sous la réserve que l'inspecteur de la navigation et du travail maritimes est habilité pour l'assignation du franc-bord à ces navires.

Une tolérance de 10 p. 100 sur les franc-bords qui sont prescrits à l'article 35 pour les navires à passagers peut être admise par l'inspecteur de la navigation et du travail maritimes pour les navires de la 5<sup>e</sup> catégorie, lorsqu'il estime qu'en raison des qualités nautiques du navire et des conditions de navigation cette réduction peut être effectuée sans inconvénient.

Pour les navires de moins de 12 mètres de longueur destinés au transport de cargaisons, l'inspecteur de la navigation et du travail maritimes doit veiller, compte tenu de leur solidité, de leur stabilité, de leur protection contre les intempéries et des conditions locales de leur navigation, à ce qu'ils ne prennent la mer que dans des conditions de sécurité satisfaisantes.

### 3<sup>e</sup> SECTION

#### APPAREILS MOTEURS ET ÉVAPORATOIRES ASSÈCHEMENT

##### Moteurs.

*Dispositions communes à tous les navires à moteur, y compris les voiliers à moteur auxiliaire.*

Art. 107. — Le compartiment du ou des moteurs doit être de dimensions suffisantes pour faciliter la surveillance et le bon entretien des appareils.

Si le compartiment est placé sous le pont, il doit offrir au personnel des moyens de retraite facile, dans deux directions si possible. Il doit être largement ventilé, par deux manches dont l'une amène l'air frais et l'autre évacue l'air vicié. La première descend assez bas pour empêcher l'accumulation de gaz inflammable dans la partie inférieure du compartiment.

Si le moteur n'est pas placé dans un espace clos sous un abri, il est recouvert d'un capot démontable solidement assujéti et disposé de manière à permettre une circulation d'air. Les organes d'allumage et les prises d'air du moteur doivent être particulièrement mis à l'abri des embruns.

Les 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 mobiles des machines principales et auxiliaires. Des mains-courantes sont placées partout où cela est nécessaire pour assurer la sécurité du personnel.

Aucune installation à feu nu ne doit exister dans le compartiment du moteur, sauf dans le cas de moteurs à combustion interne, sous réserve de précautions pour protéger contre les risques d'incendie les réservoirs et les tuyaux de combustible liquide, ainsi que les réservoirs d'air.

Les moteurs et appareils, auxiliaires sont solidement assujétiés de façon à empêcher tout déplacement sous l'influence de mouvements brusques du navire.

Les échelles du compartiment du moteur doivent être métalliques.

Les moteurs principaux d'une puissance supérieure à 5 chevaux effectifs doivent être munis d'un dispositif de renversement de marche suffisant pour assurer au navire des aptitudes de manœuvre convenables en toutes circonstances.

L'aspiration à la mer de la pompe de circulation est protégée par une crépine, qui, sur les navires à passagers, doit pouvoir être nettoyée pendant la marche du moteur, à moins qu'il ait deux moteurs.

Le bon fonctionnement du graissage doit pouvoir être facilement contrôlé.

Un dispositif de silencieux efficace doit être installé sur le parcours d'évacuation des gaz. Le nombre des joints est réduit au minimum. Les tuyaux d'évacuation et le silencieux sont efficacement refroidis ou tout au moins munis d'un garnissage isolant dans les parties du navire où une élévation de température peut être dangereuse et sur les points où ils peuvent recevoir des projections d'huile ou de combustible. Sur ces points, on fixe à cet effet des écrans métalliques empêchant l'imprégnation des garnissages isolants.

Des cuvettes métalliques sont prévues pour recueillir les fuites de combustible et l'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.

Un filtre doit être disposé sur l'arrivée de combustible.

Le carburateur doit être placé au-dessus d'un récipient métallique destiné à recevoir les fuites accidentelles et recouvert d'une toile métallique à mailles serrées. L'alimentation en combustible doit pouvoir être interrompue en cas d'arrêt du moteur. Un dispositif ayant pour but de prévenir le risque d'incendie par retour de flamme au carburateur doit être prévu.

Si l'allumage des moteurs 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 protégées partout où il est nécessaire; un fil neutre soigneusement connecté à la masse assure le retour de courant.

Si l'on fait usage d'accumulateurs pour l'allumage et le lancement du moteur, les éléments doivent être disposés dans une caisse fermée qui est munie de moyens de ventilation efficaces. Si la capacité des accumulateurs dépasse 105 ampères heure, les parois de ladite caisse sont protégées contre les projections de liquide par un enduit ou revêtement approprié. Les câbles reliant le moteur à la batterie doivent être protégés contre les chocs et un sectionneur doit être placé aussi près que possible de la batterie pour permettre d'isoler celle-ci.

Dans le cas de moteur semi-Diesel, les lampes de réchauffage doivent être convenablement fixées et la flamme entièrement masquée.

Pour les installations comportant des bouteilles d'air comprimé, l'article 116 du règlement d'administration publique du 1<sup>er</sup> septembre 1934 est applicable.

#### *Epreuves des moteurs.*

Art. 108. — Pour les moteurs, les épreuves à la construction sont, en principe, celles qui sont exigées par les articles 127 à 131 du règlement d'administration publique du 1<sup>er</sup> septembre 1934 et elles donnent lieu à un certificat établi, soit par le constructeur, soit par une société de classification reconnue. Au cas où ce certificat ne peut être produit, les navires à moteur sont assujettis à un essai de bon fonctionnement d'une durée totale de deux heures à pleine puissance au point fixe puis en route libre, avant mise en service. Toutefois, pour les navires à passagers, cet essai est dans tous les cas obligatoire et sa durée totale est portée à quatre heures.

#### *Visites périodiques des moteurs.*

Art. 109. — 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.

Les moteurs principaux et auxiliaires sont soumis tous les quatre ans à des vérifications plus complètes.

Les réservoirs d'air comprimé subissent une épreuve hydraulique exécutée dans les conditions prescrites par l'article 133 du règlement d'administration publique du 1<sup>er</sup> septembre 1934.

#### *Dispositions applicables aux navires pourvus d'appareils à vapeur.*

Art. 110. — L'installation, les épreuves et essais des appareils à vapeur sont soumis aux prescriptions des articles

36 à 38 et 40 du présent règlement. Toutefois, par dérogation aux dispositions de l'article 37, la liaison entre le poste de navigation et la machine peut être assurée à l'aide d'un porte-voix et d'un timbre d'appel à bord des navires faisant l'objet du présent chapitre.

#### *Cas exceptionnels et dispenses.*

Art. 111. — Les articles 151 et 152 du règlement d'administration publique du 1<sup>er</sup> septembre 1934 sont applicables aux navires faisant l'objet du présent chapitre.

#### *Dispositions spéciales aux navires utilisant le combustible liquide.*

Art. 112. — Sont applicables aux navires faisant l'objet du présent chapitre les dispositions des articles 137 à 141 et 143 à 145 du règlement d'administration publique du 1<sup>er</sup> septembre 1934, ainsi que l'article 46 du présent règlement.

Dans le cas de combustibles ayant un point d'éclair inférieur à 35 degrés, si les réservoirs sont remplis à travers le pont, leur orifice doit être étanche, afin d'éviter tout déversement de liquide ou émanation de gaz à l'intérieur de la coque. Le dispositif de remplissage pour ces liquides comporte un filtre susceptible d'être nettoyé.

Les réservoirs indépendants sont munis d'un robinet de purge en vue d'éliminer les impuretés ou l'eau de condensation.

La prise de combustible est agencée de façon à éviter le risque d'obstruction par les impuretés ou par l'eau non encore éliminées.

#### *Dispositions spéciales aux navires à passagers.*

Art. 113. — L'article 45 du présent règlement est applicable aux navires faisant l'objet du présent chapitre.

#### *Assèchement.*

Art. 114. — Les navires à passagers à propulsion mécanique doivent être pourvus pour l'assèchement d'une pompe actionnée mécaniquement, indépendante ou conduite par la machine motrice. Les mêmes navires, lorsque leur jauge brute est supérieure à 3 tonneaux, doivent être pourvus d'une pompe à bras.

Les navires à passagers, à voiles, lorsque leur jauge brute est supérieure à 3 tonneaux, doivent être pourvus, pour l'assèchement, d'une pompe à bras fixe ou portative. En outre, sur ces navires, lorsqu'ils possèdent un moteur auxiliaire, il doit exister une pompe de cale attelée au moteur.

Les bâtiments autres que les navires à passagers, qu'ils soient à propulsion mécanique ou à voiles, doivent, lorsque leur jauge brute dépasse 5 tonneaux, être pourvus pour l'assèchement d'une pompe à bras fixe ou portative.

Dans les cas susvisés où, pour les navires à passagers, il n'est pas exigé de pompe à bras, et où, pour les bâtiments autres que les navires à passagers, il n'est pas exigé de pompe, il doit y avoir à bord des sceaux en nombre suffisant.

#### 4<sup>e</sup> SECTION

#### MESURES CONTRE L'INCENDIE. — TRANSPORT DES MATIÈRES DANGEREUSES.

#### *Dispositions générales.*

Art. 115. — Les articles 213 du règlement d'administration publique du 1<sup>er</sup> septembre 1934 et 80 du présent règlement sont applicables aux navires d'une jauge brute égale ou inférieure à 25 tonneaux.

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

#### Pompes.

Art. 116. — Les navires à passagers à voiles doivent, lorsque leur jauge brute est supérieure à 10 tonneaux, être pourvus d'une pompe à bras fixe ou portative disposée pour aspirer à la mer et refouler l'eau au moyen d'une manche à incendie dans toutes les parties du navire.

Les navires à passagers à propulsion mécanique doivent, lorsque leur jauge brute est supérieure à 10 tonneaux, être pourvus d'une pompe à bras et d'une pompe actionnée mécaniquement, indépendante ou conduite par la machine motrice. Ces pompes sont disposées pour aspirer à la mer et sont munies de raccords et de manches à incendie permettant d'atteindre toutes les parties du navire.

Les pompes ci-dessus prescrites pour l'un ou l'autre cas peuvent être les pompes de cale prévues à l'article 114 pour l'assèchement. Ces pompes sont alors installées de façon à pouvoir, le cas échéant, aspirer à la mer et refouler par une bouche d'incendie, une robinetterie *ad hoc* étant disposée sur cette installation, qui ne doit comporter aucune possibilité d'inter-communication entre l'aspiration de la pompe à la mer et son aspiration à la cale. A cet effet, des dispositions doivent être prises pour que, lorsque la communication est établie entre la prise d'eau à la mer et la pompe, l'aspiration à la cale se trouve automatiquement fermée et qu'inversement, lorsque l'aspiration à la cale est ouverte, l'aspiration à la mer soit automatiquement fermée.

Dans le cas où il n'est pas exigé de pompe à incendie, il doit être mis à bord des seaux en nombre convenable.

#### Extincteurs.

Art. 117. — Tout navire à propulsion mécanique dont la jauge brute est égale ou inférieure à 25 tonneaux doit être pourvu d'au moins un extincteur de trois litres, cette capacité pouvant être répartie en deux ou trois extincteurs.

Sur tout navire ponté, des extincteurs portatifs, d'un type approuvé sont répartis en nombre convenable dans les différents compartiments. Le nombre et la nature des extincteurs exigés dans la tranche des machines sont indiqués ci-après.

##### a) Navires à vapeur chauffant au combustible liquide.

Les navires à vapeur chauffant au combustible liquide doivent être pourvus, dans la tranche des machines, des extincteurs suivants :

Navires à passagers :

1° 2 extincteurs portatifs à mousse de 4,5 litres ;

2° 3 extincteurs portatifs à mousse de 9 litres ;

3° Dans les compartiments des chaudières, 1 dispositif d'extinction par la vapeur.

Navires autres que des navires à passagers :

2 extincteurs portatifs à mousse de 9 litres.

##### b) Navires à moteur.

Les navires à moteur doivent être pourvus, dans le compartiment de l'appareil moteur, des extincteurs suivants :

Navires à passagers :

1° Lorsque leur longueur est inférieure à 10 mètres : deux extincteurs portatifs, dont un à mousse de 4 litres 5 ;

2° Lorsque leur longueur est comprise entre 10 et 15 mètres inclusivement : trois extincteurs portatifs, dont deux à mousse de 4 litres 5 ;

3° Lorsque leur longueur dépasse 15 mètres : quatre extincteurs, dont deux à mousse de 4 litres 5.

Navires autres que les navires à passagers :

Deux extincteurs à mousse de 4 litres 5.

A bord des navires effectuant des sorties dépassant une durée de vingt-quatre heures, il doit y avoir deux charges de rechange.

Tout appareil extincteur d'efficacité équivalente à l'efficacité totale des appareils ci-dessus prescrits pour chaque cas peut être admis au remplacement de ces derniers.

Un arrêté du ministre chargé 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.

#### 5<sup>e</sup> SECTION

##### MOYENS DE SAUVETAGE

##### Dispositions diverses.

Art. 118. — Les navires à passagers des 1<sup>re</sup> et 2<sup>e</sup> catégories et ceux de la 3<sup>e</sup> catégorie, ayant une jauge brute supérieure ou égale à 10 tonneaux doivent posséder une embarcation de sauvetage munie soit de caissons à air, soit de flotteurs extérieurs.

Tous les navires d'une jauge brute égale ou inférieure à 25 tonneaux doivent posséder une brassière de sauvetage pour chaque personne présente à bord et, en outre, des engins flottants réglementaires, tels qu'ils sont définis à l'article 15 de l'annexe VI du règlement d'administration publique du 1<sup>er</sup> septembre 1934 et pouvant soutenir 50 p. 100 des personnes présentes à bord.

Toutefois, pour les navires des 4<sup>e</sup> et 5<sup>e</sup> catégories, la capacité des engins flottants susvisés peut être réduite à 25 p. 100 du nombre total des personnes présentes à bord.

Les petites embarcations utilisées au « passage » dans les bassins intérieurs des ports peuvent n'être munies que d'une bouée de sauvetage et une filière en guirlande doit être installée sur leur pourtour. Le nombre maximum de personnes qu'elles peuvent être autorisées à transporter est déterminé par l'inspecteur de la navigation et du travail maritimes.

#### 6<sup>e</sup> SECTION

##### MATÉRIEL D'ARMEMENT ET DE RECHANGE

Art. 119. — *Nomenclature du matériel à embarquer à bord des navires d'un tonnage égal ou inférieur à 25 tonneaux.*

##### I. — Matériel d'armement.

\*1 pavillon national.

1 règlement sur les abordages.

1 registre de procès-verbaux de visite.

\*1 ligne de sonde et 1 plomb.

1 gaffe.

1 marteau.

1 compas.

des avirons avec dame en nombre suffisant dont 1 au moins permette de Gouverner en cas de perte du Gouvernail.

Ce dernier est le seul exigé lorsque le bâtiment est ponté.

1 écope.

\*1 ancre flottante.

- 1 brassière de sauvetage par homme d'équipage.  
1 bouée rouge.  
\* 1 jeu de voiles complet si le navire est à voiles.  
\* 20 mètres de filin pour manœuvres courantes.  
Les feux de navigation et l'appareil sonore réglementaires.  
1 ancre ou un grappin, avec une chaîne ou un cablot.

Les objets marqués d'un astérisque ne sont pas obligatoires pour les navires de la cinquième catégorie. L'inspecteur de la navigation détermine si la navigation envisagée rend nécessaires les documents et instruments nautiques non prévus ci-dessus et qu'il jugerait indispensables.

## II.— Objets de rechange pour les navires mus par machine à vapeur.

OBJETS	NOMBRE
Boulon avec écrou pour tête de bielle.....	1
Clapets de pompes de cale :	
Métalliques.....	1 jeu.
En caoutchouc.....	2 jeux.
Clapets de pompes alimentaires.....	1 jeu.
Sièges de clapets (amovibles).....	1/2 jeu.
Segments de piston.....	1/2 jeu.
Tubes de niveau (verre).....	1 jeu.
Manomètre.....	1
Manche à incendie en toile.....	1
Lampe de sûreté.....	1
Lampe pour feux électriques.....	1 jeu.
Outils de chauffe.....	1 jeu.

## III.— Objets de rechange pour les navires mus par moteurs à huile lourde.

- \* 1 jeu complet de soupapes pour 1 cylindre.  
1 injecteur de combustible.  
\* 1 jeu de segments de piston moteur.  
\* 1 coussinet de tourillon de piston moteur.  
\* 1 coussinet de tête de bielle.  
1 boulon (avec écrou) pour tête de bielle.  
1 clapet de balayage ou une soupape d'échappement.  
2 clapets de pompe de circulation (aspiration et refoulement).  
2 clapets de pompe de cale attelée (aspiration et refoulement).  
1 jeu de clapets de pompe à combustible (aspiration, refoulement et retenue).  
1 jeu de ressorts pour clapets de pompe à combustible.  
\* 1 piston de pompe à combustible avec sa garniture.  
\* 1 raccord pour tuyautage de refoulement de pompe à combustible.  
1 jeu de joints.  
1 jeu de clés de démontage et d'outils.  
5 p. 100 des goujons, boulons et goupilles.  
Quelques raccords de tubulures en caoutchouc ou Durit et collier de serrage.

## IV.— Objets de rechange pour les navires mus par moteurs à essence ou à pétrole lampant.

- 1 charbon de magnéto ou une bobine avec condensateur (allumage Delco).  
1 magnéto pour les navires à passagers.  
1 fil d'allumage.  
2 bougies.  
1 gicleur de combustible.  
\* 1 soupape d'admission.

- \* 1 soupape d'échappement.  
\* 1 coussinet de tête de bielle.  
1 boulon avec écrou pour tête de bielle.  
1 jeu de clapets de pompe de circulation.  
\* 1 jeu de clapets de pompe de cale attelée.  
1 tuyau d'arrivée de combustible avec raccord.  
1 jeu de joints.  
1 jeu complet d'outils et clés diverses.  
5 p. 100 des boulons, goujons et goupilles.  
Quelques raccords de tubulures en caoutchouc ou Durit et collier de serrage.

L'inspecteur de la navigation et du travail maritimes peut dispenser les navires de la 3<sup>e</sup> catégorie de l'obligation d'avoir à bord les pièces de rechange marquées d'un astérisque dans les tableaux III et IV s'il juge qu'il n'a pas d'inconvénient à le faire.

Les navires des 4<sup>e</sup> et 5<sup>e</sup> catégories ne sont pas tenus de posséder ces mêmes pièces de rechange. Dans le cas même où ils ne transportent pas de passagers les navires de la 5<sup>e</sup> catégorie ne sont tenus d'avoir à bord aucune des pièces de rechange prévues aux tableaux susvisés.

## CHAPITRE XIV

### Commissions de visites.— Commission centrale.— Commission supérieure d'appel.

Art. 120.— Pour le renouvellement du permis de navigation et le contrôle des règles spécifiées à l'article 5 de la loi du 16 juin 1933, la composition de la commission de visite prévue à l'article 9 de cette loi est modifiée ainsi qu'il suit en ce qui concerne les navires d'une jauge brute égale ou inférieure à 250 tonneaux mais supérieure à 25 tonneaux :

L'inspecteur de la navigation et du travail maritimes ;

Un expert s'il s'agit d'un voilier ou,

Deux experts s'il s'agit d'un navire à propulsion mécanique ou pourvu de machine auxiliaire à force motrice.

Ces experts sont pris sur les listes prévues à l'article 16 de la loi susvisée.

Lorsqu'un inspecteur mécanicien de la marine marchande est attaché au service de l'inspection de navigation du port, siège de la commission, celui-ci remplace l'officier mécanicien prévu dans la commission.

Art. 121.— Sont applicables aux navires d'une jauge brute égale ou inférieure à 250 tonneaux, les dispositions du chapitre XIII du règlement d'administration publique du 1<sup>er</sup> septembre 1934. (Commission centrale.— Commission supérieure d'appel).

## CHAPITRE XV

### Dispositions diverses.

Art. 122.— Le texte de la loi du 16 juin 1933 et des règlements d'administration publique portant application de ladite loi, doit être mis à bord de tout navire faisant l'objet du présent règlement, dont la jauge brute est supérieure à 25 tonneaux.

Art. 123.— Les dispositions des articles 264 et 265 du règlement d'administration publique du 1<sup>er</sup> septembre 1934 sont applicables aux navires faisant l'objet du présent règlement.

## CHAPITRE XVI

### Dispositions transitoires applicables aux navires en construction et en service.

Art. 124.— Les dispositions du présent règlement s'appliquent aux navires en service ou en construction dans les conditions suivantes :



## ANNEXE

**Constructions des navires à passagers des  
3<sup>e</sup>, 4<sup>e</sup> et 5<sup>e</sup> catégories.**

1<sup>re</sup> SECTION.— GÉNÉRALITÉS.

## RÈGLE 1.— Définitions.

Les définitions contenues dans la règle I de l'annexe I de la convention de Londres (1929), qui forme l'annexe I du règlement d'administration publique du 1<sup>er</sup> septembre 1934, sont applicables aux règles qui suivent.

## RÈGLE 2.— Longueur envahissable.

La définition et le mode de tracé de la longueur envahissable qui figurent à la règle II de l'annexe I du règlement d'administration publique du 1<sup>er</sup> septembre 1934 sont applicables aux navires qui font l'objet du présent règlement.

2<sup>e</sup> SECTION.— NAVIRES A PASSAGERS DE LA 3<sup>e</sup> CATÉGORIE.

## RÈGLES 3.— Perméabilité.

1. Les hypothèses visées à la règle II susvisée sont relatives aux perméabilités des volumes limités supérieurement à la ligne de surimmersion.

Pour le calcul du cloisonnement, on adopte une perméabilité moyenne uniforme pour l'ensemble de chacune des trois parties suivantes du navire, limitées supérieurement à la ligne de surimmersion :

a) La tranche des machines comme définie par la règle I (8) de l'annexe I du règlement d'administration publique du 1<sup>er</sup> septembre 1934 ;

b) La partie du navire à l'avant de la tranche des machines, et

c) La partie du navire à l'arrière de la tranche des machines.

2. a) La perméabilité moyenne de la tranche des machines sera prise égale à 80 pour les navires à vapeur et 85 pour les navires munis de moteurs à combustion interne.

3. La perméabilité moyenne uniforme sur toute la longueur de chacune des deux tranches situées l'une en avant et l'autre en arrière de la tranche des machines sera déterminée

par la formule  $93-35$  — dans laquelle :

$b$  = volume des espaces situés au-dessous de la ligne de surimmersion et au-dessus des varangues, double-fonds ou water-ballasts et qui sont installés et utilisés comme cales à marchandises, soutes, magasins, soutes à bagages ou à colis postaux, puits aux chaînes et caisses à eau douce.

$v$  = volume total de la partie du navire au-dessous de la ligne de surimmersion, en avant ou en arrière de la tranche des machines.

Pour l'application de cette règle, le volume des espaces à compter dans  $b$  est déterminé comme suit :

On prend le volume total pour le cas du navire avec chargement complet, et on compte le volume  $b$  comme nul, dans le cas où il n'y a aucun chargement. Pour les cas intermédiaires, on prend la fraction de  $b$  égale au rapport en poids du chargement partiel envisagé au chargement total pour la pleine charge.

## RÈGLE 4.— Longueur admissible des compartiments.

Pour un navire de longueur donnée, le cloisonnement est

déterminé à l'aide de la valeur d'un critérium de service donné par la formule ci-après, dans laquelle :

$C_s$  est le critérium de service.

$L$ , la longueur (en mètres) du navire définie par la règle I, § 2 de l'annexe I du règlement d'administration publique du 1<sup>er</sup> septembre 1934.

$M$ , le volume en mètres cubes de la tranche des machines telle qu'elle est définie par la règle I, paragraphe 8, mais en y ajoutant le volume de toutes les soutes permanentes à combustible liquide situées hors du double fond et en avant ou en arrière de la tranche des machines.

$P$  le volume total (en mètres cubes) des espaces à passagers au-dessous de la ligne de surimmersion, d'après la définition de la règle I, paragraphe 9, de l'annexe I du règlement d'administration publique du 1<sup>er</sup> septembre 1934.

$V$  le volume total du navire au-dessous de la ligne de surimmersion, en mètres cubes.

$N$  le nombre de passagers que le navire doit être autorisé à transporter.

$K$  le volume spécifique par passager, calculé de la manière suivante :

1<sup>o</sup> Pour les passagers en couchette, le plus grand des deux nombres, 0,056 L ou 3 mètres cubes 54 ;

2<sup>o</sup> Pour les passagers de pont, 3 mètres cubes 54.

$P$ , le produit  $KN$ .

Si la valeur du produit  $KN$  est plus grande que la valeur de la somme  $P$  et du volume total réel affecté aux passagers, au-dessus de la ligne de surimmersion, on peut prendre pour  $P$ , la valeur la plus faible des deux, sous réserve que cette valeur ne soit pas inférieure aux deux tiers de  $KN$  :

Si  $P$ , est plus grand que  $P$ , on aura :

$$C_s = 72 \frac{M + 2 P_1}{V + P_1 - P}$$

et dans les autres cas :

$$C_s = 72 \frac{M + P}{V}$$

Dans le cas des navires n'ayant pas de pont de cloisonnement continu, on calculera les volumes jusqu'à la ligne de surimmersion effectivement considérée dans le calcul de la longueur envahissable.

On a à considérer, pour l'application de la présente règle, les valeurs particulières suivantes du critérium de service :

$$S_1 = \frac{410 - 4 L}{2,15} \quad S_2 = \frac{350 - 4 L}{1,85}$$

Tout navire, quelle que soit sa longueur, est pourvu des cloisons d'extrémités et des cloisons limitant la tranche des machines qui prévoit la règle 6 ci après :

En outre, la tranche AV, en arrière de la cloison d'abordage, et la tranche AR, sont divisées, s'il y a lieu, par des cloisons étanches montant jusqu'au pont de cloisonnement de telle sorte que les longueurs des compartiments spécifiés dans chacun des cas envisagés ci-dessous, soient au plus égales à la longueur envahissable :

1<sup>o</sup> Pour les navires de plus de 36 m. 50 de longueur et dont le critérium de service est supérieur à  $S_1$  :

Le compartiment extrême arrière et les trois compartiments extrême avant, ou tous les compartiments de la tranche avant, si le nombre de ceux-ci est inférieur à trois ;

2° Pour les navires de plus de 30 m. 50 de longueur et dont le critérium de service est inférieur à  $S_1$ , mais supérieur à  $S_2$  :

Le compartiment extrême arrière et les deux compartiments extrême avant, ou tous les compartiments de la tranche AV, si le nombre de ceux-ci est inférieur à deux ;

3° Pour les navires de longueur quelconque, dont le critérium de service est inférieur à  $S_2$  et les navires de longueur inférieure à 30 mètres 50, quel que soit le critérium :

Le compartiment extrême arrière et le compartiment extrême avant.

Dans ce qui précède, on entend par compartiments avant ceux qui sont situés entre la cloison d'abordage et la cloison avant de la tranche des machines, par compartiments arrière ceux qui sont situés à l'arrière de la tranche des machines.

RÈGLE 5. — *Prescriptions spéciales relatives au compartimentage.*

1° Une cloison transversale principale peut présenter une niche, pourvu qu'aucun point de la niche ne dépasse vers l'extérieur du navire deux surfaces verticales menées de chaque bord à une distance égale à un cinquième de la largeur du navire définie par la règle I, paragraphe 3 de l'annexe I, du règlement d'administration publique du 1<sup>er</sup> septembre 1934, cette distance étant mesurée normalement au plan diamétral du navire et dans le plan de la ligne de charge maximum de compartimentage.

Si ces conditions sont remplies, on remplace dans la détermination du cloisonnement la cloison à niche par une cloison plane équivalente, c'est-à-dire par une cloison plane passant par le centre de gravité du volume de la niche ;

2° Si les conditions du premier alinéa du paragraphe précédent ne sont pas remplies, la cloison est considérée comme cloison à baïonnette.

Lorsqu'une cloison est à baïonnette, on la remplace pour la vérification de la longueur de chacun des compartiments qu'elle sépare, par une cloison fictive passant par les points de la baïonnette les plus éloignés de l'autre extrémité du compartiment.

3° La longueur d'un compartiment mesurée entre les cloisons étanches qui le limitent, entre les cloisons planes équivalentes, s'il y a des niches, ou entre les plans verticaux passant par les points des baïonnettes, s'il y en a, les plus rapprochés de l'autre extrémité du compartiment, ne doit pas être inférieure à trois mètres plus deux pour cent de la longueur du navire.

Si la distance entre deux cloisons, mesurée comme il vient d'être dit, est inférieure à la longueur ci-dessus, une seule de ces cloisons sera acceptée comme faisant partie du cloisonnement du navire, tel qu'il est prescrit par la règle IV.

RÈGLES 6. — *Cloisons d'extrémités. cloisons limitant la tranche des machines. tunnels des lignes d'arbres, etc....*

La règle VI de l'annexe I du règlement d'administration publique du 1<sup>er</sup> septembre 1934 est applicable aux navires à passagers de la 3<sup>e</sup> catégorie visés par le présent règlement.

RÈGLE 7. — *Détermination, marquage et inscriptions des lignes de charge de compartimentage.*

La règle VII de l'annexe II du règlement d'administration publique du 1<sup>er</sup> septembre 1934 est applicable aux navires à passagers de la 3<sup>e</sup> catégorie visés par le présent règlement.

RÈGLES 8. — *Constructions et épreuves initiales des cloisons étanches, doubles-fonds, etc.*

La règle VIII de l'annexe I du règlement d'administration publique du 1<sup>er</sup> septembre 1934 est applicable aux navires à passagers de la 3<sup>e</sup> catégorie visés par le présent règlement.

RÈGLE 9. — *Ouvertures dans les cloisons étanches.*

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

2° a) Si les tuyautages, dalots, câbles électriques, etc., traversent des cloisons étanches de compartimentage, des dispositions doivent être prises pour maintenir l'intégrité de l'étanchéité de ces cloisons.

b) Il n'est pas permis de munir les cloisons étanches de compartimentage de vannes à glissières.

3° a) Il ne peut exister ni porte, ni trou d'homme, ni aucun orifice d'accès.

i. Dans la cloison étanche d'abordage, au-dessous de la ligne de surimmersion.

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

b) On peut faire traverser la cloison d'abordage au-dessous de la ligne de surimmersion par un tuyau au plus pour le service du liquide contenu dans le coqueron AV pourvu que ce tuyau soit muni d'une vanne à fermeture à vis, commandée d'un point au-dessus du pont de compartimentage et dont le corps sera fixé à la cloison d'abordage à l'intérieur du coqueron AV.

4° Dans la tranche des machines, exclusion faite des portes des soutes à charbon et des tunnels de lignes d'arbres, il ne peut exister qu'une porte de communication dans chaque cloison transversale principale. Ces portes doivent être placées de manière que leurs seuils soient pratiquement aussi haut que possible ;

5° a) Ne sont admises comme portes étanches que les portes à charnières et les portes à glissières ou toutes autres d'un type équivalent, à l'exclusion des portes montées simplement sur boulons ;

b) Les portes à charnières doivent être pourvues de loquets commandés par des leviers manœuvrables de chaque côté de la cloison ;

c) Les portes à glissières peuvent être à déplacement vertical ou horizontal. Si elles doivent être seulement commandées à bras, le mécanisme doit pouvoir être actionné sur place et, en outre, d'un point accessible, situé au-dessus du pont de cloisonnement ;

d) Les portes qui doivent être fermées par leur poids ou par la chute d'un poids, doivent être pourvues d'un dispositif convenable pour régulariser leur fermeture ; le mécanisme doit permettre de libérer la porte sur place et, en outre, d'un point accessible situé au-dessus du pont de cloisonnement. Une commande à main doit être également installée pour permettre de manœuvrer la porte sur place et d'un point situé au-dessus du pont de cloisonnement ; enfin, le mécanisme de la porte doit, quand il a été débrayé pour libérer cette porte, pouvoir être embrayé rapidement de l'un ou de l'autre des postes de manœuvre ;

e) Lorsqu'il est prévu qu'une porte doit être fermée, au moyen d'une source d'énergie, d'un poste central de manœuvre, le mécanisme doit être disposé de manière à permettre la commande de la porte sur place au moyen de la même source d'énergie. La porte devra se refermer automatiquement si, après avoir été fermée du poste de commande central, elle est ouverte sur place. De même, il doit exister sur place un moyen de la maintenir fermée sans qu'elle puisse être ouverte par le poste de commande central. Enfin, toute porte manœuvrée au moyen d'une source d'énergie doit être pourvue d'une commande à main, manœuvrable sur place et d'un point accessible au-dessus du pont de cloisonnement;

f) Les portes de toutes catégories doivent être munies d'indicateurs d'ouvertures permettant de vérifier de tous les postes de commande, autres que sur place, si la porte est ouverte ou fermée;

6° Des portes étanches à charnières, de construction satisfaisante, peuvent être admises dans les cloisons d'entrepont séparant deux locaux à marchandises, à la hauteur qui est permise pour les portes de charge sur le bordé, conformément aux prescriptions de la règle 10, paragraphe 11, ci-après. Ces portes doivent être fermées avant le départ et tenues fermées pendant tout le voyage; l'heure de leur ouverture à l'arrivée au port et de leur fermeture avant le départ du port doivent être inscrites dans le journal de bord réglementaire. Lorsqu'il est proposé d'installer des portes de cette nature, leur nombre et le détail de leurs dispositions font l'objet d'un examen spécial par l'administration. Celle-ci exige des armateurs une attestation que cette installation est une nécessité de service absolue.

7° Toutes les autres portes étanches doivent être à glissières;

8° S'il n'y a pas de porte étanche devant être ouverte à la mer et dont le seuil soit au-dessous de la ligne de charge de compartimentage, en dehors de celle du tunnel cette porte du tunnel peut être une porte à glissière commandée à bras.

Si le nombre des portes, autres que celle du tunnel qui doivent être ouvertes à la mer et qui ont leur seuil au-dessous de la ligne de charge de compartimentage, est au plus égal à cinq, toutes les portes à glissières y compris celle du tunnel;

a) Peuvent être des portes à glissières manœuvrées à bras, si le critérium est au plus égal à 30.

b) Peuvent être à fermeture par gravité, avec déclic et manœuvre à bras, ou à commande par source d'énergie, si le critérium est supérieur à 30 et au plus égal à 60.

c) Doivent être à commande par source d'énergie si le critérium est supérieur à 60.

Les portes étanches à glissières doivent également être à commande par source d'énergie, quel que soit le critérium lorsque le nombre des portes, autres que celle du tunnel qui doivent être ouvertes à la mer et qui ont leur seuil au-dessous de la ligne de charge de compartimentage, est supérieur à cinq.

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

10° Toutes les portes étanches doivent être fermées en cours de navigation ou n'être ouvertes que lorsque le service du navire l'exige. Dans ce cas, elles doivent toujours être prêtes à être immédiatement fermées.

11° Si des tambours ou tunnels reliant les logements du personnel aux chaufferies ou disposés pour renfermer des tuyautages ou pour tout autre but sont ménagés à travers les cloisons transversales étanches principales, ces tambours ou tunnels doivent être étanches et satisfaire aux prescriptions de la règle XII de l'annexe I du règlement d'administration publique du 1<sup>er</sup> septembre 1934. L'accès à l'une au moins des extrémités de ces tunnels ou tambours si on s'en sert comme passage à la mer, doit être réalisé par un puits étanche d'une hauteur suffisante pour que son débouché soit au-dessus de la ligne de surimmersion. L'accès à l'autre extrémité peut se faire par une porte étanche du type exigé par son emplacement dans le navire. Aucun de ces tunnels ou tambours ne doit traverser la cloison de compartimentage immédiatement en arrière de la cloison d'abordage.

Lorsqu'il est prévu des tunnels ou tambours pour tirage forcé, traversant les cloisons étanches transversales principales, le cas doit être spécialement examiné par l'administration.

12° Lorsqu'il apparaît clairement qu'en raison des circonstances il n'est pas pratique ni raisonnable d'appliquer rigoureusement les prescriptions du paragraphe 8 ci-dessus, des dérogations peuvent être accordées par le ministre chargé de la marine marchande, après avis de la commission centrale.

RÈGLE 10. — *Ouverture dans la muraille extérieure au-dessus de la ligne de surimmersion.*

1° La disposition et l'efficacité des moyens de fermeture de toutes les ouvertures pratiquées dans la muraille extérieure du navire doivent correspondre au but à réaliser et à l'emplacement où ils sont fixés; ils doivent d'une manière générale être à la satisfaction de l'administration.

2° a) Si, au-dessous d'un pont, le bord inférieur de l'ouverture d'un hublot quelconque est au-dessous d'une ligne tracée sur la muraille parallèlement au livet du pont de cloisonnement et ayant son point le plus bas à  $2\frac{1}{2}$  p. 100 de la largeur du navire, au-dessus de la ligne de charge maximum de compartimentage, tous les hublots situés au-dessous de ce pont seront des hublots fixes.

b) Si, au-dessous d'un pont, le bord inférieur de l'ouverture d'un hublot quelconque autre que ceux qui doivent rester fixes est au-dessous d'une ligne tracée parallèlement au livet du pont de cloisonnement et ayant son point le plus bas à 1 m. 35 +  $2\frac{1}{2}$  p. 100 de la largeur du navire, au-dessus de la ligne de charge maximum de compartimentage, tous les hublots au-dessous de ce pont seront construits de telle sorte que personne ne puisse les ouvrir sans autorisation du capitaine, et ils seront fermés d'une façon étanche et à clef avant que le navire ne sorte du port.

3° Des tapes à charnières, d'un modèle efficace et disposées de manière à pouvoir être réellement fermées et rendus étanches, doivent être installées sur les hublots:

a) Qui doivent réglementairement être fixes;

b) Qui sont situés sur un huitième de la longueur du navire à partir de la perpendiculaire AV;

c) Qui occupent les positions définies à l'alinéa 2, paragraphe b ci-dessus;

- d) Qui ne sont pas accessibles en cours de navigation ;
- e) Qui sont situés dans des locaux destinés au logement des matelots ou chauffeurs ;
- f) Qui sont situés dans des espaces destinés au logement des passagers d'entrepont.

4° Des hublots placés sous le pont de cloisonnement, autres que ceux visés au paragraphe précédent, doivent être pourvus de tapes intérieures efficaces, celles-ci peuvent être amovibles et être déposées à proximité des hublots.

5° Les hublots et leurs tapes qui ne sont pas accessibles en cours de navigation, doivent être fermés et condamnés avant l'appareillage.

6° Aucun hublot ne peut être établi dans les locaux affectés exclusivement au transport de marchandises ou de charbon.

7° Aucun hublot à ventilation mécanique ne peut être établi dans la muraille du navire au-dessous de la ligne de surimmersion.

8° Toutes les prises d'eau et décharges dans la muraille doivent être disposées de façon à empêcher toute introduction accidentelle d'eau dans le navire ;

9° Le nombre de dalots, tuyaux de décharge sanitaires et autres ouvertures similaires dans la muraille, doit être réduit au minimum, soit en utilisant chaque orifice de décharge pour le plus grand nombre possible de tuyaux sanitaires ou autres, soit de toute autre manière satisfaisante ;

10° Les décharges à la coque, dont l'orifice inférieur se trouve au-dessous de la ligne de surimmersion, doivent être munies de dispositifs efficaces et accessibles empêchant l'eau de s'introduire dans le navire. On peut, pour chaque décharge séparée, employer soit une soupape automatique de non retour, pourvue d'un moyen de fermeture directe, manœuvrable d'un point situé au-dessus du pont de cloisonnement, soit, à volonté, deux soupapes automatiques de non retour sans moyen de fermeture direct, pourvu que la plus élevée soit placée de telle sorte au-dessus de la ligne de charge maximum de compartimentage qu'elle soit toujours accessible pour être visitée dans les circonstances normales du service.

Lorsqu'on emploie des valves à commande de fermeture directe les postes de manœuvre au-dessus du pont de cloisonnement doivent toujours être facilement accessibles et ils doivent comporter des indicateurs d'ouverture et de fermeture ;

11° Les coupées, portes de chargement et sabords à charbon situés au-dessous de la ligne de surimmersion doivent être de résistance suffisante. Ils doivent être efficacement fermés et assujettis avant l'appareillage et rester fermés pendant la navigation.

Les portes de chargement et sabords à charbon qui sont situés partiellement ou entièrement au-dessous de la ligne de charge maximum de compartimentage doivent faire l'objet d'un examen spécial de l'administration ;

12° Les ouvertures intérieures des manches à escarbilles, manches à saleté, etc., doivent être pourvues d'un couvercle efficace.

Si ces ouvertures sont situées au-dessous de la ligne de surimmersion, le couvercle doit être étanche et on doit, en outre, installer dans la manche un clapet de non retour, placé dans un endroit accessible, au-dessus de la ligne de charge maximum de compartimentage. Quand on ne se servira pas

de la manche, le couvercle et le clapet doivent être fermés et assujettis, en place.

RÈGLE 11. — *Construction et épreuves initiales des portes étanches, hublots, etc.*

Les prescriptions de la règle XI de l'annexe I du règlement d'administration publique du 1<sup>er</sup> septembre 1934 sont applicables aux navires à passagers de la troisième catégorie visés par le présent règlement.

RÈGLE 12. — *Construction et épreuves initiales des portes étanches, tambours, etc.*

Les prescriptions de la règle XII de l'annexe I du règlement d'administration publique du 1<sup>er</sup> septembre 1934 sont applicables aux navires à passagers de la 3<sup>e</sup> catégorie visés par le présent règlement.

RÈGLE 13. — *Doubles fonds.*

S'il existe sur les navires visés par le présent règlement un double fond les puisards qui y sont établis pour recevoir les aspirations des pompes ne doivent pas être plus profonds qu'il n'est nécessaire et en tout cas ils ne doivent pas être à moins de 450 millimètres du bordé extérieur ou du bord intérieur de la tôle de côté. Des puisards allant jusqu'au bordé peuvent cependant être admis à l'extrémité AR des tunnels d'arbres des navires à hélices.

RÈGLE 14. — *Cloisons contre l'incendie.*

S'il existe sur les navires susvisés des cloisons d'incendie, elles doivent être construites en métal ou tout autre substance résistant au feu et efficaces pour empêcher pendant 1 heure dans les conditions pour lesquelles l'installation de ces cloisons est prévue, la propagation d'un incendie développant au voisinage de la cloison une température de 815 C (1.500 F.)

Les niches, baïonnettes et tous les dispositifs fermant les ouvertures pratiquées dans ces cloisons, seront à l'épreuve du feu et étanches aux flammes.

RÈGLE 15. — *Hublots et autres ouvertures, etc., au-dessus de la ligne de surimmersion.*

1° Les hublots, les portes des coupées, les portes de chargement, les sabords à charbon et autres dispositifs fermant les ouvertures pratiquées dans la muraille du navire au-dessus de la ligne de surimmersion doivent être convenablement dessinés et construits et présenter une résistance suffisante eu égard au compartiment dans lequel elles sont placées et et à leur position par rapport à la ligne de charge maximum de compartimentage.

2° Les hublots des superstructures situées immédiatement au-dessus du pont de cloisonnement sont munis de tapes intérieures efficaces maintenues à leur emplacement d'une façon permanente, à moins que ces hublots ne soient dans les locaux habités ; dans ce cas, les tapes peuvent être amovibles et placées à côté des hublots pourvu qu'elles soient rapidement inutilisables en tout temps.

Toutefois, des tapes à charnières sont, dans tous les cas, exigées, dans les gaillards placés immédiatement au-dessus du pont de cloisonnement, pour les hublots situés sur 1/8<sup>e</sup> de la longueur à partir de l'étrave.

3° Le pont de compartimentage doit être étanche. Toutefois, des dérogations à cette prescription peuvent être accordées par le ministre chargé de la marine marchande, après avis de la commission centrale.

Quand les salons ou locaux analogues sont en communication avec des espaces situés sous le pont de compartimentage par des descentes ne possédant pas les moyens de fermeture prescrits pour les ouvertures dans le pont de franc-bord, chaque baie vitrée doit être particulièrement robuste et munie d'un volet plein, fixe ou amovible.

L'installation doit permettre de placer les volets par l'intérieur et ceux-cidoivent être convenablement repérés et rapidement utilisables.

En outre, le plan de cette installation doit être soumis à l'examen de la commission centrale.

#### RÈGLE 16.— *Evacuation des compartiments étanches.*

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

2° Toute chambre de machines, tout tunnel d'arbres, s'il en existe, 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 les traversées de portes étanches.

#### 3° SECTION.— NAVIRES A PASSAGERS DE 4° OU DE 5°

##### CATÉGORIE.

#### RÈGLE 17.

Les prescriptions des règles 1 à 16 qui précèdent sont applicables aux navires à passagers d'une jauge brute égale ou inférieure à 250 tonneaux, mais supérieure à 25 tonneaux, classés dans la 4° ou la 5° catégorie, sous réserve des modifications suivantes.

#### RÈGLE 18.— *Perméabilité.*

La perméabilité est fixée uniformément à 95 pour les tranches avant et arrière; elle reste, pour la tranche des machines, égale à 80 sur les navires à vapeur et à 85 sur les navires munis de moteurs à combustion interne.

#### RÈGLE 19.— *Longueur admissible.*

Les navires de ces catégories sont compartimentés avec un facteur égal à l'unité.

#### RÈGLE 20.— *Ouvertures dans les cloisons étanches.*

Il n'est admis aucune ouverture dans les cloisons étanches des navires de ces catégories, sauf dans des cas exceptionnels et sur autorisation du ministre chargé de la marine marchande, après avis de la commission centrale.

#### RÈGLE 21.— *Ouvertures dans la muraille extérieure au-dessous de la ligne de surimmersion.*

Des dérogations à la règle ci-dessus peuvent être admises par autorisation du ministre chargé de la marine marchande, après avis de la commission centrale.

#### RÈGLE 22.— *Hublots et autres ouvertures au-dessus de la ligne de surimmersion.*

Le nombre des volets pleins pour fenêtres des salons peut être réduit à 1 pour 4 fenêtres avec un minimum de 2.

LOI portant révision de la loi du 17 avril 1907, sur la sécurité de la navigation maritime et l'hygiène à bord des navires de commerce: de pêche et de plaisance.

(Du 16 juin 1933.)

LE SÉNAT ET LA CHAMBRE DES DÉPUTÉS ont adopté,  
LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE, promulgue la loi dont la teneur suit:

#### TITRE 1<sup>er</sup>

#### Régime général des navires.

##### CHAPITRE 1<sup>er</sup>

#### Dispositions générales.

Article 1<sup>er</sup>. — Pour application de la présente loi, il faut entendre par navire tout bâtiment, ainsi que tout engin flottant, drague, porteur, citerne, chaland, etc., quel que soit son tonnage, effectuant une navigation quelconque dans les eaux maritimes, soit par ses propres moyens, soit remorqué par un autre navire.

Par navire à propulsion mécanique, il faut entendre le navire mû, soit par une machine à vapeur, soit par toute autre machine motrice à force directe ou transformée.

Tout voilier muni d'un propulseur auxiliaire actionné mécaniquement sera considéré, pour l'application de la présente loi, comme un navire à propulsion mécanique.

Art. 2. — Tout navire français doit posséder un permis de navigation délivré par l'autorité administrative déterminée par les règlements d'administration publique prévus aux articles 5 et 30 de la présente loi.

La délivrance du permis est subordonnée à la constatation effectuée dans les conditions indiquées par l'article 8 de la présente loi que le navire satisfait à toutes les prescriptions des règlements d'administration publique prévus aux articles 5 et 30.

Le permis de navigation est valable pour une période d'un an, à l'expiration de laquelle il doit être renouvelé.

Le maintien de ce permis pendant la période annuelle de validité, ainsi que son renouvellement, sont subordonnés à la constatation que le navire continue à satisfaire aux conditions imposées pour sa délivrance.

La durée de validité du permis de navigation est prorogée, si le navire arrivant dans un port, siège des commissions prévues à l'article 9, une fois expirée la période de douze mois, n'y laisse qu'une partie de son chargement et se rend dans le délai d'un mois dans un autre port, également siège des mêmes commissions de visite, où il devra subir la visite réglementaire avant d'entreprendre un nouveau voyage.

Toutefois cette prorogation d'un mois peut être accordée dans les mêmes conditions à un navire qui rejoint sur lest son port d'armement, siège des commissions précitées.

Art. 3. — Tout navire français à passagers doit posséder, en plus du permis de navigation, un certificat de sécurité délivré par le ministre de la marine marchande.

Par navire à passagers, il faut entendre tout navire transportant plus de douze passagers.

La délivrance du certificat de sécurité est subordonnée à la constatation, effectuée dans les conditions des articles 7 et 8 de la présente loi, que le navire satisfait aux prescriptions des règlements d'administration publique prévus aux articles 5 et 30 concernant les navires à passagers.

Le certificat de sécurité est valable pour une période d'un an, à l'expiration de laquelle il doit être renouvelé.

Le maintien de ce certificat de sécurité, ainsi que son renouvellement, sont subordonnés à la constatation que le navire continue à satisfaire aux conditions imposées pour sa délivrance.

La durée de validité du certificat de sécurité d'un navire à passagers qui se trouve dans un port étranger peut être prorogée par le consul, afin de permettre au navire d'achever son voyage. Aucune prorogation du certificat de sécurité ne peut être accordée pour plus de cinq mois et le navire auquel une prorogation aura été accordée ne sera pas en droit, en vertu de cette prorogation, à son retour dans un port de France, d'entreprendre un nouveau voyage sans avoir renouvelé son certificat de sécurité.

Art. 4. — Il est délivré un permis de navigation provisoire aux navires nouvellement construits en France qui doivent quitter le lieu de leur construction pour achever leur aménagement ou prendre armement dans un autre port. Ce permis n'est valable que pour la traversée effectuée jusqu'au port d'armement où il est procédé, pour la délivrance du permis de navigation définitif, à celles des constatations qui n'ont pas encore été effectuées.

Il en est de même pour les navires construits ou acquis à l'étranger et expédiés pour un premier voyage sous le régime de la francisation provisoire.

Art. 5. — Un règlement d'administration publique déterminera les règles générales auxquelles les navires devront satisfaire au point de vue de la construction, de la navigabilité, du compartimentage, de la flottabilité, du franc-bord.

Il réglera les conditions d'installation, de fonctionnement et de conservation des différentes parties du navire et de tout le matériel placé à bord, notamment en ce qui concerne :

1° Les chaudières et appareils évaporatoires, les machines à moteurs de propulsion, les machines et installations électriques, les machines et installations frigorifiques, tous les appareils mécaniques auxiliaires et leurs accessoires ;

2° Le matériel d'armement et les rechanges (mât, voilure, agrès et appareils de toute nature) ;

3° Les embarcations, radeaux et engins de sauvetage collectifs ou individuels ;

4° Les instruments et documents nautiques, les appareils de signalisation (feux, fanaux, pavillons, etc.), les appareils de T.S.F. (télégraphie, téléphonie), les appareils de radio-gonométrie et d'écoute.

Il fixera les règles relatives au sauvetage du navire et des personnes embarquées et les précautions à prendre soit contre l'incendie, soit pour l'évacuation du navire en cas de sinistre.

Il indiquera les dispositions concernant l'aménagement du navire, au point de vue de l'habitabilité, de l'hygiène et de la salubrité des locaux de toute nature, ainsi que la conservation des vivres et des boissons.

Il réglera le service médical et sanitaire du bord, au point de vue tant du personnel (médecins, infirmiers) que des locaux (hôpital, chambres d'isolement). Un arrêté du ministre de la marine marchande déterminera la composition du matériel médical, pharmaceutique, chirurgical et prophylactique qui devra exister, suivant les cas, à bord de tous les navires soumis à la présente loi.

Il déterminera les règles à suivre pour la fixation du nombre maximum des passagers à embarquer.

Il fixera, enfin, en ce qui se rapporte à la sécurité du navire et des personnes embarquées, les conditions de charge-

ment et d'arrimage des marchandises et les prescriptions spéciales relatives au transport des marchandises dangereuses.

Art. 6. — Dans chacun des ports désignés par décret, un ou plusieurs inspecteurs de la navigation et du travail maritimes sont chargés, sous l'autorité de l'administrateur de l'Inscription maritime, chef du quartier, de la surveillance générale de la sécurité de la navigation. Ils assurent l'exécution des prescriptions prévues par la présente loi et par les règlements d'administration publique rendus pour son application, et ils sont habilités à dresser procès-verbal des infractions à ces prescriptions.

Un inspecteur mécanicien de la marine marchande, compris dans l'effectif des inspecteurs de la navigation et du travail maritimes, sera adjoint, dans les ports désignés par décret, au service de l'inspection de la navigation. Cet agent exercera spécialement, sous l'autorité du chef du quartier et dans les conditions qui seront déterminées par un décret, la surveillance des machines, des chaudières et de leurs accessoires.

Les inspecteurs de la navigation et du travail maritimes et les inspecteurs mécaniciens de la marine marchande sont nommés par le ministre de la marine marchande et choisis sur des listes d'admissibilité à ces emplois établies à la suite de concours dont les programmes sont fixés par arrêté ministériel.

Sont admis à prendre part à ces concours :

1° Pour l'admissibilité à l'emploi d'inspecteur de la navigation et du travail maritimes, les capitaines au long cours, les capitaines de la marine marchande ou au cabotage et les officiers de marine en retraite ou démissionnaire ;

2° Pour l'admissibilité à l'emploi d'inspecteur mécanicien de la marine marchande, les officiers mécaniciens de la marine marchande et les ingénieurs mécaniciens de la marine en retraite ou démissionnaires.

Un décret rendu sur la proposition du ministre de la marine marchande déterminera le statut et l'organisation de ce personnel, ainsi que les conditions d'âge et d'aptitude à exiger des candidats pour être admis à concourir aux emplois susvisés d'inspecteur de la navigation et du travail maritimes et d'inspecteur mécanicien de la marine marchande.

Art. 7. — Une commission centrale, siégeant au ministère de la marine marchande, s'assurera que les dispositions générales relatives au compartimentage, aux mesures pour combattre l'incendie et aux moyens de sauvetage des navires à passagers sont conformes aux prescriptions édictées, pour la délivrance du certificat de sécurité visé à l'article 3 de la présente loi, par les règlements d'administration publique prévus par les articles 5 et 30 de la présente loi.

Elle vérifiera si les locaux d'habitation de l'équipage à bord de tout navire à mettre en chantier répondent aux exigences réglementaires et formulera un avis à ce sujet.

Avant et pendant la construction de tout navire, elle pourra également donner son avis sur tout plan et toute installation qui lui seraient soumis par l'armateur en vue de l'application des règlements précités.

Elle formulera un avis après examen sur tout dispositif, installation ou appareil pour lequel l'armateur désirerait obtenir la reconnaissance de l'équivalence avec un appareil réglementaire, ainsi que sur tous les appareils et engins de sécurité qui doivent être approuvés par le ministre de la

marine marchande pour être admis à bord comme appareils ou engins réglementaires.

La composition et le fonctionnement de la commission centrale seront fixés par le règlement d'administration publique prévu à l'article 30.

## CHAPITRE II

### Visites et commissions de visite.

Art. 8. — Pour la délivrance du premier permis de navigation, le contrôle de l'application des règles prévues à l'article 5 est effectué par une commission composée d'un administrateur de l'inscription maritime, président, d'un inspecteur de la navigation et du travail maritimes et d'experts pris sur les listes prévues à l'article 16 ci-après et comprenant :

Un ingénieur du génie maritime ou un ingénieur civil de nationalité française.

Un capitaine au long cours ou un capitaine de la marine marchande ou au cabotage.

Le directeur de la santé ou un médecin sanitaire maritime ou, à défaut, un médecin de marine ou un médecin civil agréé.

Un représentant du personnel navigant, soit du pont, soit des machines, soit du service général, selon la visite dont il s'agit.

Un représentant des compagnies françaises d'assurances maritimes.

Un représentant des armateurs.

Un expert de nationalité française appartenant à une société française de classification reconnue.

Lorsque l'expert de la société de classification n'appartient pas à celle qui a côté le navire, un représentant de la société de classification au registre de laquelle le navire est inscrit est admis, à titre consultatif, à faire partie de la commission.

S'il s'agit d'un navire à propulsion mécanique ou pourvu de machines auxiliaires, un inspecteur mécanicien de la marine marchande, ou, à défaut, un officier mécanicien breveté de la marine marchande ou, au besoin, un ingénieur mécanicien de la marine nationale est adjoint à la commission. En outre, s'il s'agit d'un navire à passagers, la commission est complétée par deux experts spécialisés respectivement dans la technique de l'électricité et dans la technique de l'incendie.

L'armateur du navire ou son représentant est admis à suivre les opérations de la commission et à présenter ses observations.

En cas d'empêchement de l'administrateur de l'inscription maritime, l'inspecteur de la navigation et du travail maritimes préside la commission.

Pour la délivrance à l'étranger du permis de navigation provisoire prévu au paragraphe 2 de l'article 4 ci-dessus, le contrôle de l'application des règles prévues à l'article 5 est effectué sous l'autorité du consul général, consul ou vice-consul de France, qui constitue, dans les limites du possible, des commissions semblables à celles qui sont prévues par le présent article.

Art. 9. — Pour le renouvellement du permis de navigation, le contrôle des règles prévues à l'article 5 de la présente loi est effectué par des commissions composées ainsi qu'il suit :

A. — Navires dont la jauge brute est supérieure à 2.000 tonneaux :

Un administrateur de l'inscription maritime.

Un inspecteur de la navigation et du travail maritimes et au moins deux experts techniques, pris par roulement, à moins d'impossibilité, sur les listes prévues à l'article 16 ci-après, parmi les capitaines au long cours, les capitaines de la marine marchande ou au cabotage, et les officiers mécaniciens de la marine marchande, ou, à défaut, parmi les ingénieurs mécaniciens de la marine nationale.

B. — Navires dont la jauge brute est comprise entre 2.000 et 250 tonneaux :

Un administrateur de l'inscription maritime.

Un inspecteur de la navigation et du travail maritimes et un expert, s'il s'agit d'un voilier, ou deux experts, s'il s'agit d'un navire à propulsion mécanique ou pourvu de machines auxiliaires à force motrice, ces experts étant pris, comme il est dit au paragraphe précédent, sur les listes prévues à l'article 16.

La commission est présidée par l'administrateur de l'inscription maritime ou, en cas d'empêchement, par l'inspecteur de la navigation et du travail maritimes.

Lorsqu'un inspecteur mécanicien de la marine marchande est attaché au service de l'inspection de la navigation du port, siège de la commission, celui-ci remplace l'officier mécanicien prévu dans cette commission.

Art. 10. — Lorsque le permis de navigation est renouvelé à l'étranger ou aux colonies, dans les conditions prévues au dernier paragraphe de l'article 15 ci-après, les constatations réglementaires sont effectuées sous l'autorité soit du fonctionnaire colonial remplissant les fonctions d'administrateur de l'inscription maritime, soit du consul général, consul ou vice-consul de France, qui constituera, dans la limite du possible, des commissions semblables à celles qui sont prévues à l'article précédent.

Art. 11. — Lors de la visite de mise en service, les constatations relatives à la coque ont lieu le navire étant à sec.

Lors de la visite annuelle, le navire est laissé à flot, à moins que la commission n'en décide autrement. Toutefois, le navire est visité à sec tous les trois ans si la coque est en bois, tous les dix-huit mois si la coque est métallique.

Si le navire est visité à flot, la commission peut exiger que le navire lui soit présenté à l'état léger.

Les navires possédant la première cote du registre, de l'une des sociétés de classification reconnues par un décret rendu sur la proposition du ministre de la marine marchande, après avis du conseil supérieur de la marine marchande, sont dispensés des visites sur tous les points qui ont fait l'objet de visites, constatations et épreuves de cette société. Toutefois, les commissions de visite et les inspecteurs de la navigation et du travail maritimes conservent toujours le droit de contrôler l'application des règlements des dites sociétés de classification.

Art. 12. — Avant de quitter un port français, tout navire, quelle que soit sa nationalité, est soumis à une visite de partance qui a pour objet de constater qu'il se trouve, d'une manière générale, dans de bonnes conditions de navigabilité et que toutes les dispositions sont prises pour assurer la sécurité du navire, de l'équipage et des personnes embarquées, conformément aux prescriptions contenues dans les règlements d'administration publique pris en vertu des articles 5 et 30 de la présente loi.

Cette visite est effectuée par l'inspecteur de la navigation et du travail maritimes. Toutefois, dans les ports où il existe

un inspecteur mécanicien de la marine marchande, celui-ci peut être adjoint, par l'administrateur de l'inscription maritime, à l'inspecteur de la navigation et du travail maritimes, pour procéder spécialement aux vérifications concernant les appareils mécaniques et évaporatoires de toute nature ainsi que leurs dépendances,

Dans les ports où il n'existe pas d'inspecteur mécanicien de la marine marchande, l'administrateur de l'inscription maritime peut, lorsqu'il le juge nécessaire, requérir le concours de l'inspecteur mécanicien du port le plus voisin, pour procéder à l'examen des parties du navire relevant spécialement de sa compétence,

L'inspecteur de la navigation et du travail maritimes peut, en outre, être assisté, quand il y a lieu, par un ou plusieurs des experts visés à l'article 8.

L'inspecteur de la navigation et du travail maritimes peut interdire ou ajourner, jusqu'à l'exécution de ses prescriptions, le départ de tout navire, de quelque catégorie ou de quelque nationalité qu'il soit, qui, par son état de vétusté, son défaut de stabilité, les conditions de son chargement ou pour toute autre cause prévue par la présente loi et par les règlements d'administration publique rendus pour son application, lui semblerait ne pouvoir prendre la mer sans péril pour l'équipage ou les passagers.

Les motifs de l'interdiction ou de l'ajournement sont notifiés immédiatement, par écrit, au capitaine et. Si celui-ci refuse de s'y soumettre, l'inspecteur de la navigation et du travail maritimes peut, en vue d'empêcher le départ, et par délégation du chef du quartier, requérir les divers services chargés d'expédier le navire ou d'autoriser sa sortie du port.

L'expression de capitaine désigne le capitaine ou patron ou, à défaut, la personne qui exerce régulièrement, en fait, le commandement du navire.

En dehors de la visite de partance prévue ci-dessus, tout navire français ou étranger peut être visité soit par l'inspecteur de la navigation et du travail maritimes, soit, en ce qui concerne les machines, les chaudières et leurs dépendances, par l'inspecteur mécanicien de la marine marchande, chaque fois que ces inspecteurs le jugent utile.

Art. 13. — Le permis de navigation et le certificat de sécurité cessent d'être valables, sur décision de l'administrateur de l'inscription maritime, si le navire subit de graves avaries ou de notables changements dans sa construction ou ses aménagements, ou encore lorsque la cote dont il bénéficiait à une société de classification lui est retirée.

Dans ce cas, ils ne sont renouvelés que lorsque le navire a été soumis à une visite spéciale, qui est effectuée par une commission composée comme il est dit à l'article 9.

Lorsque les changements concernent l'habitabilité ou l'hygiène du navire, il est adjoint à la commission précitée un représentant du personnel navigant, de la catégorie intéressée.

Art. 14. — A la suite de toute plainte de l'équipage, soit relative aux conditions de navigabilité ou de sécurité, soit concernant l'hygiène et les approvisionnements, l'inspecteur de la navigation et du travail maritimes doit procéder, dans le plus bref délai, à une visite avec, s'il y a lieu, le concours d'un inspecteur mécanicien de la marine marchande, en vue de s'assurer du bien-fondé de cette plainte et prescrire, le cas échéant, les mesures nécessaires.

La plainte doit être adressée, par écrit, à l'administrateur de l'inscription maritime, être motivée, signée par trois hommes au moins de l'équipage, et déposée en temps utile pour que le départ du navire ne soit pas retardé.

Art. 15. — Le contrôle de l'application des règles prévues à l'article 5 est effectué dans les ports de France ou des colonies, qui auront été désignés par décret, comme sièges des commissions prévues aux articles 8 et 9.

Il pourra être effectué dans un autre port où se trouve le navire, si l'armateur en fait la demande, mais dans ce cas les frais de déplacement des membres de la commission de visite restent à la charge de l'armateur.

Lorsqu'un navire français pratique habituellement une navigation au cours de laquelle il ne rentre pas ou ne rentre qu'exceptionnellement dans un port de France, le permis de navigation peut être renouvelé dans les ports coloniaux qui ne sont pas sièges des commissions de visites, et dans les ports étrangers qui disposent, les uns et les autres, des moyens matériels permettant de procéder aux visites réglementaires.

Art. 16. — Les experts membres des commissions de visite sont pris par roulement sur des listes approuvées annuellement pour chaque centre, siège des commissions, par le directeur de l'inscription maritime sur les propositions des chefs de quartier.

Pour être inscrits sur ces listes, les capitaines au long cours et les capitaines de la marine marchande ou au cabotage doivent réunir au moins quatre années de commandement en cette qualité; les officiers mécaniciens doivent posséder le brevet de 1<sup>re</sup> classe d'officier mécanicien de la marine marchande et avoir rempli au moins pendant quatre ans les fonctions de chef mécanicien; les représentants du personnel navigant doivent avoir accompli soixante mois de navigation effective.

Les ingénieurs mécaniciens de la marine nationale démissionnaires ou en retraite réunissant les conditions de navigation et de fonctions ci-dessus indiquées peuvent, au besoin, être admis à se faire inscrire sur ces listes.

Les représentants des armateurs doivent être de nationalité française et appartenir à l'armement français.

Les candidats aux fonctions d'experts ne doivent avoir encouru aucune condamnation.

Leur inscription est faite sur la présentation de chacun des groupements professionnels intéressés.

Art. 17. — Toute visite fait l'objet d'un procès-verbal signé, suivant le cas, par les membres de la commission de visite ou par l'inspecteur de la navigation et du travail maritimes. Ce procès-verbal mentionne sommairement toutes les constatations faites au cours de la visite ainsi que les observations et les prescriptions qui en découlent.

Les procès-verbaux de visite sont déposés entre les mains de l'administrateur de l'inscription maritime, transmis au ministre de la marine marchande et transcrits sur un registre spécial qui est conservé à bord du navire et doit être présenté à toute réquisition des agents chargés d'assurer l'exécution de la présente loi.

#### CHAPITRE III

##### Appels et pourvois.

Art. 18. — Le capitaine du navire à qui l'autorisation du départ a été refusée ou qui juge excessives les prescriptions

de l'inspecteur de la navigation et du travail maritimes peut faire appel de cette décision auprès de l'administrateur de l'inscription maritime. Celui-ci doit, dans le délai de vingt-quatre heures, faire procéder à une contre-visite par une commission composée de trois experts appartenant à des catégories différentes et pris par roulement sur la liste générale prévue à l'article 16 de la présente loi, parmi les capitaines au long cours, les capitaines de la marine marchande, les officiers mécaniciens de la marine marchande, les ingénieurs ou les médecins suivant le cas.

Cette commission statue après avoir entendu l'inspecteur de la navigation et du travail maritime et l'appelant, et hors de leur présence.

Art. 19. — Les décisions prises par la commission centrale visée à l'article 7 ainsi que celles prises par les commissions visées aux articles 8, 9, 13 et 18 de la présente loi peuvent faire l'objet de pourvois devant le ministre de la marine marchande qui statue, après avis d'une commission supérieure dont la composition et la compétence seront fixés par le règlement d'administration publique prévu à l'article 30.

Sont admis à se pourvoir :

- L'armateur ou son représentant, dans tous les cas ;
- Le constructeur, s'il s'agit d'une décision prise par la commission de première visite, le navire n'étant pas encore livré.

Les intéressés ou leurs représentants, sont avisés de la réunion de la commission et admis, s'ils le demandent, à présenter leurs observations.

Le ministre de la marine marchande peut, sur l'avis de la commission supérieure d'appel, annuler toute décision des commissions susvisées, prise en violation de la présente loi ou des règlements d'administration publique rendus pour son application.

Art. 20. — Aux colonies comme à l'étranger, l'armateur a le même droit d'appel et de pourvoi que celui qui est prévu aux articles 18 et 19 de la présente loi.

Toutefois, les décisions entraînant l'interdiction de départ du navire pourront, dans les colonies, être l'objet d'un appel au gouverneur et, à l'étranger, d'un appel au consul général, qui devront statuer dans les vingt-quatre heures.

Il pourra être appelé de la décision du gouverneur ou du consul général au ministre de la marine marchande.

#### CHAPITRE IV

##### *Navires étrangers.*

Art. 21. — Les navires étrangers touchant un port français sont, d'une manière générale, soumis aux obligations de la présente loi. Toutefois, seuls les navires étrangers embarquant des passagers doivent posséder le permis de navigation et le certificat de sécurité prévus aux articles 2 et 3 et sont soumis aux visites avant mise en service, aux visites annuelles et aux visites après avaries graves ou notables changements dans leur construction ou leur aménagement.

Les navires étrangers sont présumés avoir satisfait aux obligations de la présente loi et être, d'une manière générale, en bon état de navigabilité, si le capitaine présente un titre régulier délivré par son gouvernement, en conformité des dispositions des conventions internationales en vigueur sur la sécurité de la navigation maritime auxquelles le Gouvernement français aura adhéré, ou un titre reconnu équivalent par le ministre de la marine marchande en vertu d'accords particuliers.

Ces navires, lorsqu'ils prennent des passagers, ne sont pas astreints aux visites et formalités prévues au paragraphe 1<sup>er</sup> du présent article, sous réserve des dispositions des dites conventions ou desdits accords. Ils restent assujettis, en tout cas, aux visites de partance.

#### TITRE II

##### Infractions et pénalités.

Art. 22. — Est puni d'une amende de 500 à 2.000 fr., pour chaque infraction constatée, tout armateur ou propriétaire d'un navire visé à l'article 2 qui enfreint les prescriptions de la présente loi et celles des règlements d'administration publique prévus aux articles 5 et 30.

Est puni d'une amende de 1.000 à 4.000 francs et d'un emprisonnement d'un mois à un an ou de l'une de ces deux peines seulement tout armateur ou propriétaire qui fait naviguer ou tente de faire naviguer un navire visé à l'article 2 ci-dessus pour lequel le permis de navigation ou le certificat de sécurité est périmé, a été refusé, retiré ou suspendu.

Pour l'application de cette disposition, il est bien entendu que, si la validité du certificat de sécurité ou du permis de navigation vient à expiration en cours de traversée, la validité de ce certificat ou permis sera toujours considérée comme prorogée jusqu'au prochain port où abordera le navire.

Le capitaine qui a commis, personnellement ou d'accord avec l'armateur ou propriétaire, l'infraction prévue et réprimée par le présent article, est passible des mêmes peines qui pourront toutefois être réduites au quart s'il est prouvé que le capitaine a reçu un ordre écrit ou verbal de cet armateur ou propriétaire.

Est puni de trois à six jours de prison et de 10 à 50 fr. d'amende ou de l'une de ces deux peines seulement, tout membre de l'équipage qui a provoqué une visite à bord en s'appuyant sciemment sur des allégations inexacts.

Art. 23. — Les peines d'amende et d'emprisonnement prévues à l'article précédent peuvent être portées au double en cas de récidive. Il y a récidive lorsque le contrevenant a subi, dans les douze mois qui précèdent, une condamnation pour des faits réprimés par la présente loi.

Elles sont réduites de moitié, s'il s'agit d'infraction aux dispositions du règlement d'administration publique prévu à l'article 30, paragraphe 2, ci-après, concernant les navires d'une jauge brute de 250 tonneaux et au-dessous.

Art. 24. — En cas de négligence ou de manquement d'une nature quelconque dans l'exercice de leurs fonctions commis par des membres des commissions instituées par la présente loi, qui ne sont pas fonctionnaires en activité de service, le ministre de la marine marchande peut prononcer la radiation momentanée ou définitive de ces membres de la liste générale prévue à l'article 16 ci-dessus.

Les dispositions des paragraphes 1<sup>er</sup> et 2 de l'article 177 du code pénal sont applicables aux membres des commissions et aux experts visés au paragraphe 1<sup>er</sup> du présent article. Celles des articles 179 et 180 du même code sont applicables aux armateurs et propriétaires de navires ainsi qu'à leurs capitaines et autres représentants.

Art. 25. — Les dispositions de l'article 463 du code pénal et de la loi du 26 mars 1891 sur le sursis à l'exécution de la peine sont applicables aux infractions prévues par la présente loi.

Dans les cas prévus par la présente loi, l'action publique

et l'action civile se prescrivent dans les conditions fixées par les articles 636 et 639 du code d'instruction criminelle.

Art. 26. — Le montant des sommes provenant des amendes prononcées en vertu de la présente loi est versé pour moitié à la caisse des invalides de la marine, pour moitié à la caisse de prévoyance des marins français.

### TITRE III

#### Dispositions générales.

Art. 27. — Indépendamment des dispositions de la présente loi, les navires affectés au transport des émigrants restent soumis au régime spécial auquel ils sont assujettis en vertu des lois et décrets relatifs à l'émigration.

Art. 28. — Les capitaines au long cours, les capitaines de la marine marchande ou au cabotage, les experts officiers mécaniciens, les ingénieurs civils, les médecins, l'expert de la société française de classification, reconnue lorsqu'il s'agit d'un navire non coté et les représentants des personnels navigants reçoivent une rétribution, dont le montant sera fixé par décret, pour les visites passées en vertu de la présente loi. Ils ne sont pas assujettis en raison de leurs fonctions à la contribution des patentes.

Art. 29. — Les diverses visites prescrites par la présente loi donnent lieu à la perception des droits ci-après :

1<sup>o</sup> Visites avant mise en service et visites annuelles :

Navires armés au long cours :

a) Dans un port de France ou des colonies, 25 centimes ;

b) Dans un port étranger, 50 centimes.

Tous autres navires :

a) Dans un port de France ou des colonies, 15 centimes.

b) Dans un port étranger, 30 centimes.

Pour les navires dont la jauge brute n'est pas supérieure à 250 tonneaux, il est perçu un droit fixe établi comme suit :

a) Navires armés au cabotage ou à la pêche n'ayant pas une jauge brute supérieure à 100 tonneaux, 20 fr ;

b) Navires armés au cabotage ou à la pêche dont la jauge brute est comprise entre 100 et 200 tonneaux, et navires armés au long cours d'une jauge brute de 100 tonneaux et au-dessous, 30 fr. ;

c) Navires armés au long cours dont le tonnage brut est compris entre 100 et 250 tonneaux, 50 fr.

2<sup>o</sup> Visites de partance et visites exceptionnelles :

Tous les navires armés au long cours et navires armés au cabotage international d'une jauge brute de 2.000 tonneaux et au-dessus, 100 fr.

Navires armés au cabotage international d'une jauge brute inférieure à 2.000 tonneaux et navires de grande pêche, 80 fr.

Tous autres navires, 50 fr.

Lorsqu'il s'agit d'une visite exceptionnelle passée dans un port étranger, le droit est doublé.

Le droit prévu pour les visites exceptionnelles sera à la charge des armateurs, sauf dans le cas de réclamations de l'équipage reconnues non fondées. Dans ce cas, l'administrateur de l'inscription maritime rendra le montant de ce droit sur les salaires des plaignants dont la mauvaise foi aura été reconnue.

La taxe de visite de partance n'est exigible qu'une fois par mois des navires dont le tonnage brut est supérieur à 250 tonneaux. Elle n'est exigible qu'une fois tous les six mois des navires dont la jauge brute n'excède pas 250 tonneaux.

Pour les navires de grande pêche, elle n'est exigible qu'une

fois en cours de campagne, en cas de relâche dans un port hors de France, si la campagne dure moins de six mois.

3<sup>o</sup> Visites des navires d'une jauge brute inférieure à 25 tonneaux :

Les bâtiments de moins de 25 tonneaux payeront, pour les visites auxquelles ils sont assujettis, un droit fixe établi comme suit et qui n'est exigible qu'une fois par an :

Jusqu'à 10 tonneaux, 10 fr.

De 18 à 25 tonneaux, 15 fr.

Art. 30. — Un règlement d'administration publique déterminera les conditions générales d'application de la présente loi.

Un règlement d'administration publique spécial déterminera le régime applicable aux navires d'un tonnage brut de 250 tonneaux et au-dessous ainsi que les dérogations à la présente loi que ce régime pourra comporter.

Art. 31. — Sont abrogés les articles 1<sup>er</sup> à 28 inclus et 32 à 56 inclus de la loi du 17 avril 1907 et, d'une manière générale, toutes dispositions contraires à la présente loi, qui est applicable à l'Algérie.

La présente loi, délibérée et adoptée par le Sénat et par la Chambre des députés, sera exécutée comme loi de l'Etat.

Fait à Paris, le 16 juin 1937.

ALBERT LEBRUN.

Par le Président de la République :

Le Ministre de la marine marchande,

EUGÈNE FROT.

Le Ministre de la marine,

GEORGES LEYGUES.

Le Ministre des finances,

GEORGES BONNET.

Le Ministre du budget,

LUCIEN LAMOUREUX.

Le Ministre de l'intérieur,

CAMILLE CHAUTEMPS.

Le Ministre du travail,

et de la prévoyance sociale,

FRANÇOIS-ALBERT.

### ACTES DU GOUVERNEMENT LOCAL

ARRÊTÉ n° 726 a.g.f., interdisant l'accès et le séjour dans les îles Rurutu et Rimatara aux personnes non originaires de ces îles.

(Du 26 juillet 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 24 mai 1932, autorisant le Gouverneur des Établissements français de l'Océanie à interdire l'accès et le séjour de certaines îles de la Colonie aux personnes qui n'en sont pas originaires ;

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

Le Conseil Privé entendu dans sa séance du 26 juillet 1937,

ARRÊTE :

Article 1<sup>er</sup>. — L'accès et le séjour dans les îles Rurutu et Rimatara sont interdits aux personnes non originaires de ces îles.

Art. 2. — Des dérogations aux dispositions de l'art. 1<sup>er</sup> pourront être accordées par le Gouverneur aux personnes qui en feront la demande motivée.

Art. 3. — Le Chef du Service de la Sûreté et le Chef du Poste Administratif des îles Rurutu et Rimatara sont chargés chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent arrêté qui sera enregistré, communiqué et publié partout où besoin sera.

Papeete, le 26 juillet 1937.  
CHASTENET DE GÉRY.

ARRÊTÉ n° 738 a.g.f., autorisant la Société Industrielle et Agricole de Tahiti à installer une chaudière à vapeur dans son immeuble situé à l'angle formé par la rue Paul Gauguin et le quai Gallieni.

(Du 29 juillet 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 10 mai 1882 sur les Etablissements dangereux, insalubres et incommodes de la Guadeloupe, rendu applicable aux Etablissements français de l'Océanie par le décret du 21 juin 1887 ;

Vu la demande présentée par la Société Industrielle et Agricole de Tahiti en vue d'obtenir l'autorisation d'installer une chaudière à vapeur d'une puissance de 20 C.V. dans son immeuble ;

Vu l'enquête de *Commodo et Incommodo* ouverte du 16 au 30 juin 1937 ;

Vu les conclusions favorables du procès-verbal d'enquête de M. Thirel, commis principal des Travaux publics, commissaire-enquêteur ;

Vu l'avis du Comité d'Hygiène ;

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

ARRÊTE :

Article 1<sup>er</sup>. — La Société Industrielle et Agricole de Tahiti est autorisée à installer dans son immeuble situé à l'angle formé par la rue Paul Gauguin et le quai Gallieni, une chaudière à vapeur d'une puissance de 20 C.V. destinée à alimenter différents appareils de mise en conserve.

Art. 2. — Le Chef du Service d'Administration générale et des Finances est chargé de l'exécution du présent arrêté qui sera enregistré, communiqué et publié partout où besoin sera.

Papeete, le 29 juillet 1937.  
CHASTENET DE GÉRY.

DÉCISION n° 743 s.r.p., portant retrait temporaire du permis de conduire les automobiles du nommé Pihatarioe, Jean, Pierre, Teanuanua dit Pete Micheli.

(Du 30 juillet 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 du 9 juin 1933 réglementant la circulation routière dans la Colonie, notamment son article 33 ;

Vu le rapport du Chef de la Sûreté en date du 24 juillet 1937 n° 429 S.R.P. sur une collision avec un autre véhicule causée le 13

juillet 1937 par le chauffeur Pihatarioe, Jean, Pierre, Teanuanua dit Pete Micheli, conduisant le camion n° 581 ;

Sur la proposition concertée du Chef du Service des Travaux Publics et des Mines et du Chef du Service de la Sûreté.

DÉCIDE :

Article 1<sup>er</sup>. — Est prononcé, pour une durée de 6 mois, le retrait du permis de conduire les automobiles du nommé Pihatarioe, Jean, Pierre, Teanuanua dit Pete Micheli.

Art. 2. — Le Chef du Service des Travaux Publics et des Mines et le Chef du Service de la Sûreté sont chargés de l'exécution de la présente décision qui sera enregistrée, communiquée partout où besoin sera et publiée au *Journal officiel* de la Colonie.

Papeete, le 30 juillet 1937.  
CHASTENET DE GÉRY.

ARRÊTÉ n° 752 a.g.f., fixant le taux de la pension à l'École Centrale.

(Du 2 août 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° 905 s.g., du 11 décembre 1931, réorganisant la concession des bourses d'enseignement ;

Vu la décision n° 656 a.g.f., du 1<sup>er</sup> juillet 1936, modifiant le prix de la pension à l'École Centrale ;

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

Vu l'arrêté n° 689 a.g.f., du 3 juillet 1936, fixant les règles de gestion et de contrôle de l'Internat de l'École Centrale ;

Vu l'augmentation du prix moyen des denrées ;

Sur la proposition du Chef du Service d'Administration générale et des finances et l'avis conforme du Chef du Service de l'Enseignement,

ARRÊTE :

Article 1<sup>er</sup>. — Le prix de la pension à l'École Centrale, pour les boursiers et les élèves payants, est fixé uniformément comme suit :

A compter du 1<sup>er</sup> août 1937 :

Pension complète : 175 francs par mois,  
Demi-pension : 80 francs par mois.

A compter du 1<sup>er</sup> janvier 1938 :

Pension complète : 225 francs par mois,  
Demi-pension : 100 francs par mois.

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

Papeete, le 2 août 1937.  
CHASTENET DE GÉRY.

ARRÊTÉ n° 754 d., fixant la mercuriale officielle en vigueur dans la Colonie au 1<sup>er</sup> août 1937..

(Du 2 août 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 du 20 décembre 1928, instituant une mercuriale officielle dans les Etablissements français de l'Océanie;

Vu l'arrêté du 15 mai 1934, ensemble celui du 30 novembre 1933, modifiant l'article 2 de l'arrêté du 20 décembre 1928;

Vu la décision du 20 février 1937, fixant la composition de la commission dite "des mercuriales";

Vu le procès-verbal de la commission "dite des mercuriales" en date du 29 juillet 1937,

ARRÊTE :

Article 1<sup>er</sup>. — La mercuriale officielle en vigueur au 1<sup>er</sup> août 1937, pour les produits exportés de la Colonie est fixée ainsi qu'il suit

Vanille de toute qualité.....	115 <sup>c</sup> le kilo
Coprah local.....	1 55 »
Coprah d'importation.....	1 35 »
Nacre.....	2 50 »
Café en parche.....	3 75 »
Café décortiqué.....	6 50 »
Noix de coco.....	350 <sup>c</sup> le mille
Fungus.....	2 <sup>c</sup> le kilo
Biches de mer.....	2 » »

Art. 2. — Le Chef du Service des Douanes et Contributions est chargé de l'exécution du présent arrêté qui sera enregistré, communiqué et publié partout où besoin sera.

Papeete, le 2 août 1937.  
CHASTENET DE GÉRY.

ARRÊTÉ n° 756 a.g.f., portant augmentation de l'allocation allouée au Receveur de l'Enregistrement pour le paiement de son personnel auxiliaire.

(Du 3 août 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 du 21 décembre 1933 n° 831 s.g., allouant une allocation spéciale au Receveur de l'Enregistrement et des Domaines pour le paiement de son personnel auxiliaire;

Vu l'arrêté n° 511 a.g.f., du 26 mai 1937, prorogeant les dispositions de l'arrêté n° 36 a.g.f., du 14 janvier 1937 allouant une indemnité de zone aux fonctionnaires et agents civils auxiliaires et contractuels en service dans les Etablissements français de l'Océanie;

Vu l'arrêté n° 691 a.g.f., du 12 juillet 1937 portant ouverture de crédits supplémentaires au titre de divers chapitres du budget local de l'exercice en cours, s'élevant à la somme de 3.276.588 francs;

Vu le rapport du Chef du Service de l'Enregistrement;

Vu l'augmentation du coût de la vie dans la Colonie des Etablissements français de l'Océanie;

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

ARRÊTE :

Article 1<sup>er</sup>. — L'allocation allouée au Receveur de l'Enregistrement et des Domaines, pour le paiement de son personnel auxiliaire, par la décision n° 831 s.g., du 21 décembre 1933 sus visée est portée à Dix neuf mille six cent vingt francs (19.620 fr.) pour compter du 1<sup>er</sup> janvier 1937.

Art. 2. — Le Chef du Service d'Administration Générale et des

Finances est chargé de l'exécution du présent arrêté qui sera enregistré, publié et notifié partout où besoin sera.

Papeete, le 3 août 1937.  
CHASTENET DE GÉRY

DÉCISION n° 761 c., portant promotions dans le personnel des cadres locaux des Etablissements français de l'Océanie.

(Du 4 août 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 du 30 mars 1928 fixant les conditions d'avancement du personnel des cadres locaux;

Vu l'arrêté du 1<sup>er</sup> août 1914 réorganisant l'Instruction Publique des E.F.O., et les textes modificatifs subséquents;

Vu l'arrêté du 10 janvier 1930 modifiant la hiérarchie et fixant les soldes du personnel local du service actif des Douanes et Contributions;

Vu l'arrêté du 14 février 1928 réorganisant le cadre local des Travaux Publics et les textes modificatifs subséquents,

DÉCIDE :

Article 1<sup>er</sup>. — Les fonctionnaires dont les noms suivent sont promus pour compter du 1<sup>er</sup> juillet 1937 :

TRAVAUX PUBLICS.

Au grade de *Commis principal hors classe des Travaux Publics (rappel de services militaires épuisés)*.

M. Thirel, Marcel, Commis Principal de 1<sup>re</sup> classe.

DOUANES ET CONTRIBUTIONS.

Au grade de *Préposé de 1<sup>re</sup> classe des Douanes et Contributions*.

M. Sarciaux, Henri, Préposé de 2<sup>e</sup> classe.

SERVICE DE L'ENSEIGNEMENT.

Au grade de *Institutrice de 2<sup>me</sup> classe*.

M<sup>lle</sup> Hugon, Augustine, Institutrice de 3<sup>e</sup> classe.

Au grade de *instituteur et d'Institutrice de 3<sup>e</sup> classe*.

M. Taoru Taura Atua, Instituteur de 4<sup>e</sup> classe,

M<sup>lle</sup> Moetua Ah You, Institutrice de 4<sup>e</sup> classe.

Art. 2. — La présente décision sera enregistrée, communiquée partout où besoin sera et publiée au *Journal officiel* de la Colonie.

Papeete, le 4 août 1937.  
CHASTENET DE GÉRY.

DÉCISION n° 762 s., affectant le Médecin-capitaine Pujol à l'Hôpital de Papeete.

(Du 5 août 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° 960 c., du 29 décembre 1931 sur les suppléments de fonctions et indemnités diverses;

Vu la décision n° 518 s., du 26 juillet 1934 portant affectation

du Médecin-capitaine Daspect à l'Hôpital de Papeete et le chargeant en outre d'autres fonctions ;

Vu le départ du Médecin-commandant Daspect rapatrié en fin de séjour ;

Vu l'arrivée dans la Colonie du Médecin-capitaine Pujo ;

Sur la proposition du Chef du Service de Santé,

**DÉCIDE :**

Article 1<sup>er</sup>. — Le Médecin-capitaine Pujo est affecté à l'Hôpital de Papeete (service général et dispensaire) et chargé du Laboratoire de bactériologie.

Il sera en outre chargé de l'arraisonnement du Port de Papeete et du Service d'Hygiène, en remplacement du Médecin-commandant Daspect.

Il percevra à ces divers titres les indemnités prévues par l'arrêté n° 960 c., du 29 décembre 1931 susvisé.

Art. 2. — La présente décision applicable à compter du 1<sup>er</sup> août 1937, sera enregistrée, communiquée et publiée partout où besoin sera.

Papeete, le 5 août 1937.

CHASTENET DE GÉRY.

ARRÊTÉ n° 763 j., portant désignation dans l'Administration de la Justice.

(Du 5 août 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 22 août 1928 portant statut de la Magistrature coloniale et les actes modificatifs subséquents ;

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

Vu le décret du 27 février 1937 nommant M. Cambazard (Bernard, Etienne, Eugène), Juge-suppléant près le Tribunal de première Instance de Papeete ;

Vu l'arrivée dans la Colonie de M. Cambazard ;

Sur la proposition du Chef du Service judiciaire ;

**ARRÊTE :**

Article 1<sup>er</sup>. — M. Cambazard (Bernard, Eugène, Etienne), Juge-suppléant près le Tribunal de première Instance de Papeete, prend les fonctions dont il est titulaire.

Art. 2. — Avant d'entrer en fonctions, M. Cambazard prêtera le serment prescrit par la loi.

Art. 3. — Le Chef du Service Judiciaire est chargé de l'exécution du présent arrêté qui sera enregistré, communiqué et publié partout où besoin sera.

Papeete, le 5 août 1937.

CHASTENET DE GÉRY.

ARRÊTÉ n° 767 a.g.f., portant ouverture d'une session extraordinaire de la Commission municipale d'Uturoa et fixant la durée et l'objet de cette session.

(Du 5 août 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 1931 créant et organisant la Commune mixte d'Uturoa et notamment l'article 15 ;

Vu l'article 3 de l'arrêté du 29 avril 1932 sur le régime financier de la Commune mixte d'Uturoa ;

Sur la proposition de l'Administrateur-maire d'Uturoa et l'avis conforme du Chef du Service d'Administration Générale et des Finances,

**ARRÊTE :**

Article 1<sup>er</sup>. — La Commission municipale d'Uturoa se réunira en session extraordinaire le 26 août 1937.

Art. 2. — L'ordre du jour est arrêté comme suit :

1<sup>o</sup>) Délibération du budget additionnel de l'exercice 1937 ;

2<sup>o</sup>) Approbation du plan de campagne des travaux municipaux.

Art. 3. — La date de clôture de cette session est fixée au 28 août 1937.

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

Papeete, le 5 août 1937.

CHASTENET DE GÉRY.

ARRÊTÉ n° 769 t.p., portant limitation de la vitesse des véhicules entre les P.K. 8 + 400 et 8 + 700 de la route coloniale N° 1 (côte Ouest) au lieu dit "Outumaoro" (Punaauia).

(Du 5 août 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 416 s.g. du 9 juin 1933 portant réglementation sur la circulation routière ;

Considérant qu'il y a lieu, pour motif de sécurité, de limiter la vitesse des véhicules au droit de la carrière exploitée en bordure de route, à Punaauia ;

Sur la proposition du Chef du Service des Travaux Publics ;

**ARRÊTE :**

Article 1<sup>er</sup>. — La vitesse de tous véhicules ne devra pas excéder 15 kilomètres à l'heure entre les P.K. 8 + 400 et 8 + 700 de la route coloniale N° 1 (côte Ouest) au lieu dit "Outumaoro" district de Punaauia.

Art. 2. — Des panneaux de signalisation seront posés pour indiquer les limites entre lesquelles la vitesse de circulation est ainsi limitée.

Art. 3. — L'inobservation des dispositions du présent arrêté entraînera l'application des sanctions prévues au chapitre 10 de l'arrêté n° 416 s.g. du 9 juin 1933 susvisé.

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

Papeete, le 5 août 1937.

CHASTENET DE GÉRY.

DÉCISION n° 776 a.g.f., chargeant le Capitaine Barancourt du Recrutement.

(Du 6 août 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 ;

16 Aout 1937

523

Vu l'arrêté n° 489 s.g., du 13 juillet 1934, réglementant les conditions dans lesquelles les suppléments de fonctions et indemnités diverses devront être perçus ;

Vu l'arrêté n° 62 a.g.f., du 20 janvier 1935, réduisant de 20 % tous ces indemnités et suppléments de fonctions,

Vu les prévisions budgétaires,

DÉCIDE :

Article 1<sup>er</sup>. — Le Capitaine Barancourt, Commandant le Détachement d'Infanterie Coloniale de Tahiti, est chargé du Recrutement, pour compter du 1<sup>er</sup> avril 1937, date de sa prise de commandement.

Il percevra, à ce titre, l'indemnité de fonctions prévue au tableau A annexé à l'arrêté n° 62 a.g.f., susvisé, soit mille deux cents francs (1.200 frs).

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

Papeete, le 6 août 1937.

CHASTENET DE GÉRY.

DÉCISION n° 777 a.g.f., déclarant M. R. Deloye démissionnaire de la Chambre de Commerce.

(Du 7 août 1937.)

LE GOUVERNEUR DES ÉTABLISSEMENTS FRANÇAIS DE L'Océanie, OFFICIER DE LA LÉGIION 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 10 octobre 1922, portant réorganisation de la Chambre de Commerce, notamment dans ses articles 15 et 18 ;

Vu l'avis conforme de la Chambre de Commerce,

DÉCIDE :

Article 1<sup>er</sup>. — M. R. Deloye, absent de la Colonie, et remplacé dans ses fonctions de Directeur de la Banque de l'Indochine, ayant cessé de réunir les conditions d'éligibilité prévues à l'article 15 du décret susvisé, est déclaré démissionnaire de ses fonctions de membre de la Chambre de Commerce.

Art. 2. — Il sera pourvu à son remplacement lors des élections partielles du 8 août 1937.

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

Papeete, le 7 août 1937.

CHASTENET DE GÉRY.

ARRÊTÉ n° 780 j., accordant dispense d'acte de naissance aux fins de mariage.

(Du 9 août 1937.)

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

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

Vu l'article 15 du décret du 5 mars 1927 ;

Vu les décrets des 28 juin 1877 et 18 octobre 1891 ;

Vu la demande formulée par M. Maru Cowan, domicilié à Papeete, et tendant à obtenir une dispense de la production de son acte de naissance à l'effet de contracter mariage avec la Demoiselle Miriama a Ama ;

Vu les motifs invoqués par le requérant et notamment la rareté des communications avec les Iles Cook ;

Sur le rapport du Chef du Service judiciaire ;

Le Conseil Privé entendu dans sa séance en date du 9 août 1937.

ARRÊTE :

Article 1<sup>er</sup>. — Dispense de la production de son acte de naissance est accordée à M. Maru Cowan, né à Rarotonga (archipel Cook), le 28 avril 1914, fils de Tuarongo Cowan et de Tu Vahine, à l'effet de contracter mariage avec la Demoiselle Miriama a Ama.

Art. 2. — Ampliation du présent arrêté sera annexée au registre de l'état civil sur lequel sera inscrit l'acte constatant la célébration du mariage.

Art. 3. — Le Chef du Service Judiciaire est chargé de l'exécution du présent arrêté qui sera enregistré, communiqué et publié partout où besoin sera.

Papeete, le 9 août 1937.

CHASTENET DE GÉRY

ARRÊTÉ n° 781 j.

Du 9 août 1937.

Par arrêté du Gouverneur pris en conseil privé, dispense de la production de son acte de naissance est accordée à M. Tuoro a Peni, né à Hauino (Tahaa), le 15 mars 1885, fils de Peni a Teiotua et de Mairau a Teheura, à l'effet de contracter mariage avec la Demoiselle Teuira a Taao.

CHASTENET DE GÉRY

ARRÊTÉ n° 782 j.

Du 9 août 1937.

Par arrêté du Gouverneur pris en conseil privé, dispense de la production de son acte de naissance est accordée à M. Joseph Vychodil né à Jesenec, Moravie (Tchécoslovaquie), le 19 janvier 1897, fils de Josef Vychodil et de Anna, Mezvaik, à l'effet de contracter mariage avec la Demoiselle Minnie, Dora, Angéline Keane.

CHASTENET DE GÉRY.

ARRÊTÉ n° 783 j.

Du 9 août 1937.

Par arrêté du Gouverneur pris en conseil privé, dispense de la production de son acte de naissance tel qu'il est prévu à l'art. 70 du Code civil, est accordée à M. Henri, Louis, Eugène Bouvier, fils de Pierre, Louis, Philippe Bouvier, et de Marie, Angèle, Félicie Mollard, à l'effet de contracter mariage avec la Demoiselle Pauline Teariki.

CHASTENET DE GÉRY.

ARRÊTÉ n° 788 a.g.f., fixant à nouveau l'indemnité pour charges de famille au personnel des cadres locaux.

(Du 9 août 1937.)

LE GOUVERNEUR DES ÉTABLISSEMENTS FRANÇAIS DE L'Océanie, OFFICIER DE LA LÉGIION 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 2 mars 1910 sur la solde et les accessoires de solde des fonctionnaires employés et agents des Services Coloniaux et les actes modificatifs subséquents ;

Vu l'arrêté n° 686, du 19 décembre 1929, allouant et fixant l'indemnité pour charges de famille dans la Colonie et les actes qui l'ont modifié, notamment les arrêtés n°s 413 du 29 août 1930 et 398 a.g.f., du 17 avril 1937.

Vu l'arrêté n° 1068 a.g.f., du 29 octobre 1936, réglementant la solde et les accessoires du personnel local ;

Vu la délibération des Délégations Economiques et financières dans leur séance du 21 juin 1937, approuvée en Conseil Privé dans sa séance du 9 juillet 1937.

Vu l'arrêté n° 691 a.g.f., du 12 juillet 1937, portant ouverture de crédits supplémentaires au titre de divers chapitres du budget de l'exercice en cours.

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

Le Conseil Privé entendu dans sa séance du 9 août 1937,

#### ARRÊTE :

Article 1<sup>er</sup>. — Le taux de l'indemnité annuelle pour charges de famille, fixé par l'arrêté n° 686 du 19 décembre 1929 susvisé, est modifié à nouveau et fixé ainsi qu'il suit :

- 600 francs l'an pour le premier enfant.
- 900 francs » » le deuxième enfant.
- 1.300 francs » » le troisième enfant.
- 1.700 francs » à partir du quatrième.

Art. 2. — Sont abrogées toutes dispositions antérieures contraires au présent arrêté en ce qui concerne la fixation du taux de l'indemnité.

Art. 3. — Le Chef du Service d'Administration Générale et des Finances est chargé de l'exécution du présent arrêté qui aura son effet à partir du 1<sup>er</sup> janvier 1937 et sera enregistré, communiqué et publié partout où besoin sera.

Papeete, le 9 août 1937.

CHASTENET DE GÉRY.

ARRÊTÉ n° 806 a.g.f., désignant les membres de la Commission chargée d'établir la liste électorale, par ordre alphabétique, des électeurs de la Colonie, pour l'élection du Délégué au Conseil supérieur de la France d'Outre-mer.

(Du 12 août 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 janvier 1929, portant réorganisation du Conseil supérieur des colonies et notamment l'article 16 ;

Vu le décret du 18 mars 1936, modifiant les dates de révision des listes électorales fixées par le décret du 23 janvier 1929 ;

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

#### ARRÊTE :

Article 1<sup>er</sup>. — Une commission composée de :

MM. Balland, Procureur de la République, Chef du Service Judiciaire,	Président ;
Mano, Rédacteur principal au Ministère des colonies, Adjoint au Chef du Service d'Administration Générale et des Finances,	Membre ;

Faugerat, Chef du Service de l'Enregistrement et des Domaines,

id.

est chargée de procéder, sur convocation de son Président à l'établissement de la liste électorale, par ordre alphabétique, des électeurs de la colonie, pour l'élection d'un Délégué des Etablissements français de l'Océanie au Conseil Supérieur de la France d'Outre-mer.

Art. 2. — Il sera dressé un procès-verbal des opérations qui sera transmis au Chef de la Colonie.

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

Papeete, le 12 août 1937.

CHASTENET DE GÉRY.

ARRÊTÉ n° 807 a.g.f., déterminant les sections électorales de la colonie pour les élections d'un délégué au Conseil supérieur de la France d'Outre-mer.

(Du 12 août 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 26 décembre 1935, donnant au Conseil Supérieur des colonies la dénomination de Conseil supérieur de la France d'Outre-mer et portant réorganisation de cette Assemblée ;

Vu le décret du 20 juin 1936, portant réorganisation du Conseil Supérieur de la France d'Outre-mer ;

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

#### ARRÊTE :

Article 1<sup>er</sup>. — Le territoire des Etablissements français de l'Océanie est divisé en soixante six sections électorales ci-dessous énumérées :

##### I. — Dans l'île Tahiti.

- 1<sup>o</sup> Mairie de Papeete pour la Commune de Papeete et les Iles Maiao et Tetiaroa ;
- 2<sup>o</sup> Ecole de Faau pour le district de Faau ;
- 3<sup>o</sup> Chefferie de Punaauia pour le district de Punaauia ;
- 4<sup>o</sup> — de Paœa pour le district de Paœa ;
- 5<sup>o</sup> — de Papara — de Papara ;
- 6<sup>o</sup> — de Mataiea — de Mataiea ;
- 7<sup>o</sup> Ecole de Papeari — de Papeari ;
- 8<sup>o</sup> Chefferie de Vairao — de Vairao ;
- 9<sup>o</sup> Ecole de Teahupoo — de Teahupoo ;
- 10<sup>o</sup> — de Tautira — de Tautira ;
- 11<sup>o</sup> Chefferie de Pueu — de Pueu ;
- 12<sup>o</sup> — de Taravao — de Taravao-Afaahiti ;
- 13<sup>o</sup> Ecole de Hitiaa — de Hitiaa-Faœone ;
- 14<sup>o</sup> — de Tiarei — de Tiarei-Mahaœna ;
- 15<sup>o</sup> Chefferie de Papenoo — de Papenoo ;
- 16<sup>o</sup> Ecole de Mahina — de Mahina ;
- 17<sup>o</sup> Parloir d'Orofara pour le Village d'Orofara ;
- 18<sup>o</sup> Chefferie d'Arue pour le district d'Arue ;
- 19<sup>o</sup> — de Pirae — de Pare-Pirae.

##### II. — Dans l'île Moorea.

- 20<sup>o</sup> Ecole d'Afareaitu pour le district d'Afareaitu ;
- 21<sup>o</sup> — de Maharepa — de Teavaro-Teaharœa ;

- 22° — de Papetoai — de Papetoai ;  
23° — de Haapiti — de Haapiti.

III. — Dans l'île Makatea.

- 24° — Chefferie de Vaitepuua (Makatea) pour l'île de Makatea

IV. — Dans l'archipel des Marquises.

- 25° A l'Ecole de Taiohae (Nuku-Hiva), pour les îles Nuku-Hiva, Ua-Pou et Ua-Uka ;  
26° A l'Ecole d'Auona (Hiva-Oa) pour les îles Hiva-Oa, Tahuata et Fatu-Hiva.

V. — Dans l'archipel des îles Sous-le-Vent.

- 27° A la Maison Commune d'Uturoa (Raïatea) pour les îles Raïatea (y compris la Commune mixte d'Uturoa et Tahaa) ;  
28° A la chefferie de Fare (Huahine) pour l'île Huahine ;  
29° — de Vaitape (Borabora) pour les îles Borabora, Tupai, Maupiti, Scilly et Bellinghausen.

VI. — Dans les îles Australes.

- 30° A l'Ecole de Moerai (Rururu) pour les îles Rururu et Rapa ;  
31° A la chefferie d'Anopoto pour les îles Rimatara ;  
32° A l'Ecole de Mataura (Tubuai) pour toute l'île Tubuai ;  
33° A la Chefferie de Rairua (Raivavae) pour toute l'île Raivavae.

VII. — Dans l'archipel des Gambier.

- 34° A l'Ecole de Rikitea (Mangareva) pour les îles Mangareva-Taku et Akamaru.

VIII. — Dans les îles Tuamotu rattachées au Gambier.

- 35° A la chefferie de Pukarua, pour les îles Pukarua et Moruroa ;  
36° — de Reao, pour l'île Reao ;  
37° — de Tureia, — Tureia ;  
38° — de Vahitahi, — Vahitahi ;  
39° — de Nukutavake, — Nukutavake ;  
40° — de Tatakoto, — Tatakoto.

IX. — Dans la circonscription administrative des Tuamotu.

- 41° A la chefferie de Apataki, pour l'île Apataki ;  
42° — de Amanu, — Amanu ;  
43° — de Anaa, — Anaa ;  
44° — de Arutua, — Arutua ;  
45° — de Fakarava, — Fakarava ;  
46° — de Fakahina, — Fakahina ;  
47° — de Fangatau, — Fangatau ;  
48° — de Faaité, — Faaité ;  
49° — de Hereheretue, — Hereheretue ;  
50° — de Hikueru, — Hikueru ;  
51° — de Hao, — Hao ;  
52° — de Kauehi, — Kauehi ;  
53° — de Kaukura, — Kaukura ;  
54° — de Katiu, — Katiu ;  
55° — de Makemo, — Makemo ;  
56° — de Manihi, pour les îles Manihi et Ahe ;  
57° — de Marokau, pour l'île Marokau ;  
58° — de Napuka, — Napuka ;  
59° — de Niau, — Niau ;  
60° — de Pukapuka, — Pukapuka ;  
61° — de Rangiroa, — Rangiroa ;  
62° — de Raroia, pour les îles Raroia et Takumé ;  
63° — de Takaroa, pour l'île Takaroa ;  
64° — de Takapoto, — Takapoto ;  
65° — de Taenga, — Taenga ;  
66° — de Tikahau, — Tikahau.

Art. 2. — Il ne sera constitué qu'un seul bureau de vote par section électorale.

Le cas échéant, les Chefs de Circonscriptions font parvenir, aux présidents des bureaux de vote, une copie certifiée de la liste électorale de la Circonscription.

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

Papeete, le 12 août 1937.

CHASTENET DE GÉRY.

ARRÊTÉ n° 808 a.g.f., convoquant le collège électoral de la colonie pour les élections d'un délégué au Conseil supérieur de la France d'Outre-mer.

(Du 12 août 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 26 décembre 1935 donnant au Conseil supérieur des colonies la dénomination de Conseil supérieur de la France d'Outre-mer et portant réorganisant de cette Assemblée ;

Vu le décret du 20 juin 1936 portant réorganisation du Conseil supérieur de la France d'Outre-mer ;

Vu l'arrêté ministériel publié le 20 juin 1937 (J. O. R. F.) fixant la date des élections du délégué au Conseil supérieur de la France d'Outre-mer pour les Etablissements français de l'Océanie ;

Vu l'arrêté n° 807 a.g.f., du 12 août 1937, déterminant les sections électorales dans la colonie,

ARRÊTE :

Article 1<sup>er</sup>. — Les électeurs de la colonie procéderont le dimanche 7 Novembre 1937, à l'élection d'un Délégué au Conseil supérieur de la France d'Outre-mer.

Art. 2. — Le scrutin sera ouvert de 8 heures à 16 heures.

Art. 3. — Une expédition du procès-verbal de chaque section électorale sera transmise sans délai au Chef de la Colonie.

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

Papeete, le 12 août 1937.

CHASTENET DE GÉRY.

ARRÊTÉ n° 813 a.g.f., convoquant les électeurs à la Chambre de Commerce pour un second tour de scrutin.

(Du 14 août 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 10 octobre 1922, portant organisation de la Chambre de Commerce et notamment l'article 12 ;

Vu l'arrêté n° 588 a.g.f., du 17 juin 1937, convoquant les électeurs pour le renouvellement partiel des membres de la Chambre de Commerce ;

Vu le procès-verbal de recensement général des opérations électorales pour l'élection de sept membres titulaires de la Chambre de Commerce ;

Attendu que six membres seulement ont obtenu la majorité des

voix ; qu'il y a lieu de procéder à un second tour de scrutin pour l'élection du septième membre mis en ballottage ;

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

**ARRÊTE :**

Article 1<sup>er</sup>. — Les électeurs à la Chambre de Commerce sont convoqués pour le dimanche 22 août 1937 à la Mairie de Papeete et aux Chefferies de districts de Tahiti et Moorea, pour un second tour de scrutin, pour l'élection d'un membre sortant de la Chambre de Commerce, mis en ballottage lors du scrutin du 8 août 1937.

Art. 2. — Les élections auront lieu dans les conditions fixées par l'arrêté n° 588 a.g.f., du 17 juin 1937.

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

Papeete, le 14 août 1937.

CHASTENET DE GÉRY.

RECTIFICATIF au Journal officiel des Etablissements français de l'Océanie du 16 juillet 1937, n° 16, page 453, (Arrêté n° 691 a.g.f., du 12 juillet 1937) — 1<sup>re</sup> colonne — Chapitre 12 — Service d'intérêt social et économique (matériel).

lire: 12 - 3 - 3.

Au lieu de: 12 - 3 - 2.

lire: 12 - 3 - 6.

au lieu de: 12 - 3 - 3.

**EXTRAITS**

**Pensions, nominations, mutations, congés, etc.**

**CABINET.**

1. — Par décision n° 751 du 2 août 1937. — Les Traitements annuels des auxiliaires dénommés ci-après sont fixés, à compter du 1<sup>er</sup> juillet 1937, ainsi qu'il suit :

**Cabinet du Gouverneur.**

M<sup>lle</sup> Poroi, Nathalie 11.940 frs

**Service d'Administration Générale et des Finances.**

M<sup>me</sup> Miller, Clara 10.140 frs

M<sup>me</sup> Bambridge, Claire 10.140 »

M<sup>lle</sup> Hiätzé, Agnès 11.940 »

M<sup>me</sup> Malinowski, Elizabeth 10.140 »

M<sup>me</sup> Fougerousse, Marguerite 11.040 »

M<sup>me</sup> Ferrand, Albertine 11.040 »

M<sup>lle</sup> Lucas, Rose 11.040 »

M. Chevalier, Samuel 10.400 »

M. Leboucher, Roland 6.000 »

**Service du Trésor.**

M<sup>lle</sup> Fougerousse, Germaine 11.100 »

\*\*\*

**ADMINISTRATION GÉNÉRALE ET DES FINANCES.**

1. — Par décision n° 768 du 5 août 1937. — La Commission de surveillance du concours pour l'emploi de commis ou d'adjoint stagiaire du cadre local des Services civils, qui doit avoir lieu le Jeudi, 19 août prochain à 8 heures du matin, dans la salle des

conférences sise dans la cour des Travaux Publics est composée comme suit :

MM. Jamet, Chef du bureau des Douanes et Contributions, Adjoint au Chef du Service, *Président* ;  
Pailloux, Adjoint des Services civils, *Membre* ;  
Thirel, commis principal des Travaux Publics, —

Cette commission procédera conformément à la réglementation en vigueur et dressera procès-verbal de ses opérations.

La Commission de correction des épreuves du concours, ouvert le 19 août prochain, pour l'emploi de commis ou d'adjoint stagiaire du cadre local des services civils, est composée comme suit :

MM. Mano, Adjoint au Chef du Service d'Administration Générale et des Finances, *Président* ;  
Breul, Chef du Service des Travaux Publics, *Membre* ;  
Benoist, Chef du Service de l'Enseignement, —

Cette commission se réunira sur la convocation de son Président pour procéder à la correction des épreuves. Elle dressera procès-verbal de ses opérations.

2. — Par décision n° 778 du 7 août 1937. — Une subvention de Mille cinq cents francs (1.500 frs) est accordée à l'Association hipique de Tahiti.

La dépense est imputable au chapitre 10, article 5, paragraphe 6 du budget de la Colonie de l'exercice en cours.

3. — Par décision n° 801 du 12 août 1937. — Une réquisition de passage en seconde classe de Papeete à Point-à-Pitre (Guadeloupe) contre paiement préalable de la somme de Deux mille cent vingt-cinq francs (2.125 frs) est accordée à M. Crève-Cœur Maurice), Commis principal hors classe du Secrétariat Général pour sa femme M<sup>me</sup> Crève-Cœur née Touby sur le S. S. *Eridan*, devant quitter Papeete le 3 septembre prochain.

\*\*\*

**CIRCONSCRIPTION ADMINISTRATIVE.**

1. — Par décision n° 774 du 6 août 1937. — Est acceptée pour compter du 1<sup>er</sup> juillet 1937 la démission de ses fonctions de chargé de la poste à Fangatau (Tuamotu) présentée par M. Huby (Emile).

Pour compter de la même date, M. Teanuhe Estall est chargé du bureau des postes de l'île Fangatau (Tuamotu). Il aura droit en cette qualité à l'indemnité de fonctions prévue au tableau A annexé à l'arrêté n° 62 a.g.f. du 28 janvier 1935 (3<sup>e</sup> catégorie).

\*\*\*

**ENSEIGNEMENT.**

1. — Par décision n° 740 du 29 juillet 1937. — M<sup>lle</sup> Bodin (Gisèle), institutrice de 6<sup>e</sup> classe du cadre local des institutrices, est affectée à l'École Communale de Papeete comme adjointe.

M<sup>lle</sup> Bodin prendra son service à l'École Communale à partir du 24 juillet 1937.

2. — Par décision n° 750 du 2 août 1937. — Le taux de la bourse accordée par décision n° 919 a.g.f. du 18 septembre 1936, à M. Lavigne, Lysis, pour la durée de ses études secondaires, au collège de Nouméa est porté à Trois mille dix francs, pour compter du 1<sup>er</sup> janvier 1937.

Cette dépense est imputable au Budget des Etablissements français de l'Océanie, chapitre 12, article 7, paragraphe 1.

3. — Par décision n° 775 du 6 août 1937. — La décision n° 610 a.g.f., du 30 juin 1937, est rapportée pour compter du 1<sup>er</sup> août 1937.

Pour compter de la même date, le Caporal Nena est nommé moniteur d'éducation physique à l'École Centrale, en remplacement numérique du Caporal Graffe, en instance de libération.

Il aura droit en cette qualité à un traitement mensuel de *Cinquante francs* (50-frs) exclusif de toute indemnité y compris celle de zone.

\* \* \*

## HOPITAL.

1. — *Par décision n° 744 du 30 juillet 1937.* — L'élève-infirmier Taueapepe a Akiou a Mariterani est nommé infirmier de 5<sup>e</sup> classe du cadre local, à compter du 1<sup>er</sup> juillet 1937 et maintenu provisoirement à l'Hôpital de Papeete, en instance d'affectation dans les îles.

\* \* \*

## JUSTICE.

1. — *Par décision n° 757 du 3 août 1937.* — Une réquisition de passage de Papeete à Marseille sur le paquebot "Eridan", attendu à Papeete le 3 septembre 1937, en 1<sup>re</sup> classe, 2<sup>e</sup> catégorie, est accordée à M. Malignon Jean, magistrat, pour y jouir d'un congé administratif de 6 mois, à Paris.

\* \* \*

## MÉTÉOROLOGIE.

1. — *Par décision n° 792 du 11 août 1937.* — La décision n° 895 m. du 5 septembre 1936 nommant M. Giovanelli (Joseph), ingénieur adjoint stagiaire, Chef du Service Météorologique par intérim, est et demeure rapportée.

M. Ravet (Jacques), ingénieur adjoint, reprend à partir du 9 août 1937 les fonctions de Chef du Service Météorologique.

\* \* \*

## PORT.

4. — *Par décision n° 742 du 30 juillet 1937.* — La décision n° 684 c. du 12 juillet 1937 accordant un mois de congé de convalescence à M. Bailly, Pilote titulaire du port de Papeete est rapportée pour compter du 18 juillet 1937.

Le congé de convalescence de 30 jours accordé au Pilote Bailly par la décision susvisée est transformée en une permission de 15 jours du 3 juillet au 18 juillet 1937.

6. — *Par décision n° 770 du 5 août 1937.* — Une permission d'absence de trente jours du 5 août au 3 septembre 1937 inclus est accordée à M. Jacob Constant, Capitaine de Port.

M. Bailly, Pilote titulaire du Port de Papeete, assurera cette même période l'intérim des fonctions dévolues à M. Jacob.

\* \* \*

## POSTES TÉLÉGRAPHES TÉLÉPHONES

1. — *Par décision n° 730 du 28 juillet 1937.* — M. Drollet, Henri Commis de 2<sup>e</sup> classe des Secrétariats Généraux, affecté provisoirement au poste administratif de Moorea, est remis à la disposition du Chef du Service des P.T.T. pour compter du 1<sup>er</sup> août 1937.

\* \* \*

## SANTÉ.

1. — *Par décision n° 741 du 29 juillet 1937.* — M. Charles Doom, infirmier de 1<sup>re</sup> classe du cadre local des infirmiers, est mis, sur sa demande, en disponibilité sans solde pour une période de deux ans.

2. — *Par décision n° 753 du 2 août 1937.* — L'infirmier de 4<sup>e</sup> classe du cadre local des infirmiers Tutaraarii a Roomataaroa est affecté au poste médical de Rurutu-Rimatara en remplacement de l'infirmier Charles Doom mis, sur sa demande, en position de disponibilité.

L'infirmier Tutaraarii a Roomataaroa rejoindra le poste médical Rurutu-Rimatara par première occasion dès après la fin de son détachement dans l'île de Hikueru.

3. — *Par décision n° 799 du 11 août 1937.* — M. Faupua a Teharuru est nommé manoeuvre à l'Hôpital de Papeete, à compter du 1<sup>er</sup> août 1937, en remplacement de Félix a Teniarahi démissionnaire.

M. Faupua a Teharuru percevra à ce titre un salaire mensuel de *Trois cents francs* (300 frs) exclusive de toute indemnité.

\* \* \*

## TRAVAUX PUBLICS.

1. — *Par décision n° 796 du 11 août 1937.* — La solde annuelle de l'agent auxiliaire des Travaux Publics Passard René est portée de 10.000 à 10.800 francs, augmentée de l'indemnité de zone, conformément aux textes qui en fixent le montant, pour compter du 1<sup>er</sup> août 1937.

## ACTE MUNICIPAL

DÉCISION n° 5., *allouant une subvention de 500 francs à la Commission permanente des fêtes des Îles Sous-le-Vent, pour participation de la Commune mixte aux frais de réception de l'Aviso "Rigault de Genouilly".*

(Du 22 juillet 1937.)

L'ADMINISTRATEUR-MAIRE DE LA COMMUNE MIXTE D'UTUROA,

Vu le décret du 17 décembre 1934 créant et organisant la Commune-mixte d'Uturoa ;

Vu l'arrêté du 29 avril 1932 déterminant le régime financier de la Commune-mixte d'Uturoa ;

Vu la décision 626 a.g.f., du 24 juin 1937 fixant la composition de la Commission permanente des fêtes des Îles Sous-le-Vent ;

Vu les prévisions budgétaires.

DÉCIDE :

Article 1<sup>er</sup>. — Une subvention de *Cinq cents francs* (500 frs.), est accordée à la Commission permanente des fêtes des Îles Sous-le-Vent comme participation de la Commune-mixte d'Uturoa aux dépenses occasionnées par la réception de l'Aviso de la Marine Nationale *Rigault de Genouilly*.

Art. 2. — Cette dépense sera mandatée au nom du Président de la Commission permanente des fêtes, sur les crédits du chapitre 6 article unique du Budget municipal et ne donnera lieu à aucune justification.

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

Uturoa, le 22 juillet 1937.

PERRIN.

APPROUVÉ :

Le Gouverneur.

CHASTENET DE GÉRY.

## AVIS OFFICIELS

## CHAMBRE DE COMMERCE

Résultats des opérations du 8 août 1937, pour l'élection de sept membres titulaires de la Chambre de Commerce.

1<sup>er</sup> tour de scrutin.

Nombre d'électeurs inscrits .....	96
Nombre de votants .....	60
Bulletins nuls .....	2
Nombre de suffrages exprimés .....	58
Majorité absolue .....	30

## Ont obtenu :

Noms	Papeete	Afaahiti	Punaauia	Totaux
Vernaudon François .....	51	2	2	55
Spingler Kléber .....	50	2	2	54
Juventin Henri .....	33	1	2	36
Jacquemin André .....	31	1	2	34
Leboucher Albert .....	30	1	2	33
Manhes Charles .....	30	1	2	33
Bodin Henri .....	26	1	2	29
Spitz Georges .....	23	1	»	24
Bernière Paul .....	22	1	»	23
Ferrand Jean .....	22	1	»	23
Constant André .....	21	1	»	22
Maractefau Charles .....	19	1	»	20
Aiho Teihoarii .....	1	»	»	1
Audemar (Dr) .....	1	»	»	1
Davio Etienne .....	1	»	»	1
Durozad Pierre .....	1	»	»	1
Ferriol François .....	1	»	»	1
Hérault Victor .....	1	»	»	1
Jardonet Etienne .....	1	»	»	1
Largeteau Augusto .....	1	»	»	1
Lherbier Léon .....	1	»	»	1
Quesnot Joseph .....	1	»	»	1

En conséquence, le Président du Bureau de vote a proclamé élus membres titulaires de la Chambre de Commerce :

M.M. Vernaudon François,	Spingler Kléber,
Juventin Henri,	Jacquemin André,
Leboucher Albert,	Manhes Charles.

## Avis aux propriétaires terriens de Moorea.

Le public est prévenu que les opérations de délimitation de terres, prévues par l'arrêté du 9 août 1927, commenceront dans le district d'Afareaitu (Ile Moorea) à partir du 1<sup>er</sup> octobre 1937.

Les propriétaires des terrains compris dans les limites du district sus-indiqué ou leurs ayants droits, sont invités à se trouver sur leurs terres, lors des opérations de délimitation, ou à s'y faire représenter par des mandataires réguliers.

Il appartiendra aux intéressés de résoudre, préalablement à l'ouverture des opérations cadastrales, autant que possible à l'amiable et en dehors de l'intervention administrative, les questions de délimitation et bornage. Cette mesure ayant pour but de permettre un avancement rapide des travaux, la priorité dans l'exécution des levés sera donnée aux propriétaires qui auront déclaré, à partir des dates précitées, au Chef de la brigade Topographique, s'être mis d'accord sur la délimitation de leurs immeubles.

La délimitation des propriétés privées n'entraînera pas l'obligation de leur bornage.

Néanmoins les géomètres prêteront gratuitement leur concours aux propriétaires qui voudraient profiter des garanties de sécurité et d'économie que le travail d'ensemble leur offrira pour leurs bornages particuliers, sous réserve que l'installation des bornes sera faite exclusivement par les soins des intéressés et à leurs frais.

Les opérations de délimitation qui, conformément aux prescriptions de l'article 4 de l'arrêté du 9 août 1927, auront lieu, hors la présence des propriétaires, ne seront pas définitives. Un procès-verbal constatera cette circonstance et avec le plan annexé restera déposé pendant 6 mois à la Chefferie du district où les intéressés pourront en prendre connaissance.

Pendant ce délai, les propriétaires détaillants pourront former opposition au résultat des opérations, mais il n'y sera donné suite qu'après consignation des frais de transport sur les lieux, du géomètre et des membres du Conseil de district. Les frais demeureront toujours à la charge des opposants.

L'Administration invite instamment les propriétaires à se faire représenter aux opérations de délimitation.

Toute terre, dont la propriété ne serait pas justifiée par des titres indiscutables, ne sera cadastrée qu'après épuisement du district et pourrait même être ultérieurement revendiquée par l'Administration comme terre domaniale.

Papeete, le 23 juillet 1937.

Le Chef p.i. du Service Topographique,

FAUGERAT.

## Avis de concours

pour l'emploi de Commis stagiaires des Services civils.

Un concours pour l'emploi de commis ou d'adjoint stagiaire du cadre local des Services Civils aura lieu le jeudi 19 août prochain à huit heures du matin dans la Salle des Conférences sise dans la cour des Travaux Publics.

Le nombre des places mises au concours est fixé à deux. Les candidats devront être de nationalité française âgés de vingt ans au moins et de trente au plus, cette limite d'âge

étant reculée d'un laps de 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 pour le grade de commis stagiaire ou de la licence en droit pour le grade d'adjoint stagiaire et avoir satisfait aux obligations militaires.

Ils devront adresser au Gouverneur avant le douze août prochain, une demande manuscrite, accompagnée d'un extrait de leur acte de naissance, d'un extrait de leur casier judiciaire, d'un certificat de bonne 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 (durée 1/2 heure);
- Une narration (durée 2 heures);
- Un problème d'arithmétique et deux épreuves de calcul (durée une heure);
- Une copie de tableau numérique pour présentation de travail (durée 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.

### Résultats des élections du 11 juillet 1937.

#### District de Paré.

Teriiteparai a Tane..... Président du Conseil de district;  
Pairiarai a Tairua..... Vice-Président;

## PARTIE NON OFFICIELLE

### MOUVEMENTS DU PORT DE PAPEËTE

#### Mois de juillet 1937.

##### ENTRÉES

1. Côté français *Tamarii Auura*, de 17 tonneaux.
2. Canonnière française *Zélee*, de 135 tonneaux.
2. Goélette française à moteur *Potii Raiatea*, de 121 tonneaux.
3. Goélette française à moteur *Denise*, de 143 tonneaux.
3. Quatre-mâts barque japonais à mot. *Nippon-Maru*, de 2.284 ton.
3. Côté français à moteur *Tiare Tahiti*, de 23 tonneaux.
3. Goélette française à moteur *Suzanne*, de 53 tonneaux.
3. Yacht américain *Four-Winds*, de 20 tonneaux.
3. Côté français à moteur *Vaitangi*, de 24 tonneaux.
4. Motor-ship britannique *Hauraki*, de 7.113 tonneaux.
6. Côté français *Mahina Teata*, de 16 tonneaux.
7. Aviso français *Rigault de Genouilly*, de 2.000 tonneaux.
8. Côté français à moteur *Haupeaterai*, de 26 tonneaux.
9. Goélette française à moteur *Denise*, de 143 tonneaux.
10. Goélette française à moteur *Potii Raiatea*, de 121 tonneaux.
10. Côté français *Potii Rereura*, de 13 tonneaux.
10. Côté français à voiles *Celia*, de 11 tonneaux.
10. Côté français *Tamarii Tichau*, de 8 tonneaux.
10. Goélette française à moteur *St Xavier Maris Stella*, de 42 ton.
11. Goélette française à moteur *Tereora*, de 113 tonneaux.
11. Goélette française à moteur *Vaite*, de 107 tonneaux.

11. Trois mats français à moteur *Oiseau des Iles*, de 398 tonneaux.
12. Goélette française à moteur *Ramona*, de 76 tonneaux.
12. Aviso britannique *Wellington*, de 990 tonneaux.
13. Goélette française à moteur *Potii Raiatea*, de 121 tonneaux.
15. Vapeur français *Commissaire Ramel*, de 10.061 tonneaux.
15. Goélette française à moteur *Moruroa*, de 100 tonneaux.
19. Goélette française à moteur *Gisborne*, de 71 tonneaux.
19. Goélette française à moteur *Denise*, de 143 tonneaux.
21. Goélette française à moteur *Vahine Tahiti*, de 50 tonneaux.
21. Goélette française à moteur *Ravarava*, de 30 tonneaux.
21. Yacht américain *Mundeamo*, de 11 tonneaux.
21. Côté français à moteur *Mitininanu*, de 15 tonneaux.
22. Vapeur japonais *Yuri-Maru*, de 6.787 tonneaux.
22. Goélette française *Manureva*, de 79 tonneaux.
23. Côté français à moteur *Tiare Tahiti*, de 23 tonneaux.
24. Trois mats français à moteur *Oiseau des Iles*, de 398 tonneaux.
24. Goélette française à moteur *Potii Raiatea*, de 121 tonneaux.
26. Motor-ship britannique *Limerick*, de 8.723 tonneaux.
26. Côté français *Teatutere*, de 12 tonneaux.
28. Goélette française à moteur *Suzanne*, de 53 tonneaux.
30. Côté français à voiles *Haupeaterai*, de 26 tonneaux.
31. Goélette française à moteur *St Xavier Maris Stella*, de 42 ton.
31. Goélette française à moteur *Potii Raiatea*, de 121 tonneaux.
31. Côté français *Tamarii Auura*, de 17 tonneaux.
31. Côté français *Mahina Teata*, de 16 tonneaux.

##### SORTIES

1. Côté français à voiles *Tairapa*, de 16 tonneaux.
2. Goélette française à moteur *Ruahatu*, de 101 tonneaux.
3. Goélette française à moteur *Ravarava*, de 30 tonneaux.
3. Goélette française à moteur *St Xavier Maris Stella*, de 42 ton.
3. Goélette française à moteur *Vahine Tahiti*, de 50 tonneaux.
5. Motor-ship britannique *Hauraki*, de 7.113 tonneaux.
6. Côté français *Tamarii Auura*, de 17 tonneaux.
6. Goélette française à moteur *Potii Raiatea*, de 121 tonneaux.
6. Goélette française à moteur *Denise*, de 143 tonneaux.
7. Goélette française à moteur *Suzanne*, de 53 tonneaux.
7. Goélette anglaise à moteur *Tiare Taporo*, de 172 tonneaux.
7. Côté français à moteur *Tiare Tahiti*, de 23 tonneaux.
8. Côté français à moteur *Mitininanu*, de 15 tonneaux.
8. Trois mats français à moteur *Oiseau des Iles*, de 398 tonneaux.
9. Canonnière française *Zélee*, de 135 tonneaux.
10. Quatre-mâts barque japonais à mot. *Nippon-Maru*, de 2.284 ton.
10. Côté français *Mahina Teata*, de 16 tonneaux.
10. Goélette française à moteur *Potii Raiatea*, de 121 tonneaux.
12. Goélette française à moteur *Denise*, de 143 tonneaux.
13. Côté français à moteur *Vaitangi*, de 24 tonneaux.
14. Yacht français *Alexandrie*, de 17 tonneaux.
15. Côté français à voiles *Celia*, de 11 tonneaux.
15. Côté français à voiles *Tamarii Tichau*, de 8 tonneaux.
15. Côté français *Potii Rereura*, de 13 tonneaux.
17. Vapeur français *Commissaire Ramel* de 10.061 tonneaux.
18. Aviso britannique *Wellington*, de 990 tonneaux.
19. Côté français à voiles *Haupeaterai*, de 26 tonneaux.
19. Goélette française à moteur *Ramona*, de 76 tonneaux.
20. Aviso français *Rigault de Genouilly*, de 2.000 tonneaux.
20. Goélette française à moteur *Potii Raiatea*, de 121 tonneaux.
21. Trois mats français à moteur *Oiseau des Iles*, de 398 tonneaux.
22. Côté français *Teatutere*, de 12 tonneaux.
22. Canonnière française *Zélee*, de 135 tonneaux.
22. Goélette française à moteur *Vaite*, de 107 tonneaux.
22. Goélette française à moteur *Denise*, de 143 tonneaux.
23. Goélette française à moteur *Tereora*, de 113 tonneaux.
24. Goélette française à moteur *St Xavier Maris Stella*, de 42 ton.
24. Goélette française à moteur *Moruroa*, de 100 tonneaux.
26. Goélette française à moteur *Mouette*, de 64 tonneaux.

27. Goélette française à moteur *Gisborne*, de 71 tonneaux.  
 27. Motor-ship britannique *Limerick*, de 8.723 tonneaux.  
 27. Vapeur japonais *Yuri-Maru*, de 6.787 tonneaux.  
 28. Goélette française à moteur *Vahine Tahiti*, de 50 tonneaux.  
 28. Goélette française à moteur *Potii Raiatea*, de 121 tonneaux.  
 28. Goélette française à voiles *Manureva*, de 79 tonneaux.  
 28. Côté français *Teatatera*, de 12 tonneaux.  
 29. Côté français à moteur *Tiare Tahiti*, de 23 tonneaux.  
 30. Yacht français à voiles *Alain Gerbault*, de 9 tonneaux.

## NOUVELLE ET INFORMATION

### Résultats de la distribution des prix de la Fête Nationale du 14 Juillet 1937.

#### Himene airs tahitiens.

Ex æquo	1 <sup>er</sup> prix.....	1.250 fr.	Punaauia.
	1 <sup>er</sup> prix.....	1.250 fr.	Mataiea.
	3 <sup>me</sup> prix.....	750 fr.	Raiatea.
	4 <sup>me</sup> prix.....	500 fr.	Tautira.

#### Himene airs européens.

Ex æquo	1 <sup>er</sup> prix.....	750 fr.	Pirae.
	2 <sup>me</sup> prix.....	500 fr.	Papèari.
	3 <sup>me</sup> prix.....	250 fr.	Mataiea.
	3 <sup>me</sup> prix.....	250 fr.	Punaauia.

#### Otea hommes.

Ex æquo	1 <sup>er</sup> prix.....	875 fr.	Paea.
	1 <sup>er</sup> prix.....	875 fr.	Faaa.
	3 <sup>me</sup> prix.....	500 fr.	Patutoa.
	4 <sup>me</sup> prix.....	250 fr.	Mahina (Haapape).

#### Otea femmes.

1 <sup>er</sup> prix.....	1.000 fr.	Papeete.
2 <sup>me</sup> prix.....	750 fr.	Raiatea.

#### Ute.

1 <sup>er</sup> prix.....	100 fr.	Paëa.
2 <sup>me</sup> prix.....	75 fr.	Raiatea.

#### Pao'a.

1 <sup>er</sup> prix.....	250 fr.	Pueu.
2 <sup>me</sup> prix.....	150 fr.	Paea.
3 <sup>me</sup> prix.....	100 fr.	Gambier.
4 <sup>me</sup> prix.....	50 fr.	Tiarei-Mahaena.

#### Aparima.

Ex æquo	1 <sup>er</sup> prix.....	150 fr.	Punaauia.
	1 <sup>er</sup> prix.....	150 fr.	Paea.
	3 <sup>me</sup> prix.....	50 fr.	Patutoa.
	Prix spécial...	100 fr.	Gambier.

#### Course de pirogues à la voile.

1 <sup>er</sup> prix.....	300 fr.	Terorotua Gustave.
2 <sup>me</sup> prix.....	150 fr.	Taaroarii (Tiare).
3 <sup>me</sup> prix.....	100 fr.	Al. Alexis (Papeete).
4 <sup>me</sup> prix.....	50 fr.	Perera id.

#### Course de baleinières de récif.

1 <sup>er</sup> prix.....	300 fr.	"Vaite".
2 <sup>me</sup> prix.....	200 fr.	"Ruahatu".
3 <sup>me</sup> prix.....	150 fr.	"Aito".
4 <sup>me</sup> prix.....	100 fr.	"Moruroa".
5 <sup>me</sup> prix.....	100 fr.	"Zéléé".

#### Course de pirogues à rames.

1 <sup>er</sup> prix.....	550 fr.	Paiaatua (Teahupoo).
2 <sup>me</sup> prix.....	450 fr.	Nanua id.
3 <sup>me</sup> prix.....	350 fr.	Vavi (Vairao).
4 <sup>me</sup> prix.....	250 fr.	Teiti (Teahupoo).
5 <sup>me</sup> prix.....	200 fr.	Maru (Mataiea).
6 <sup>me</sup> prix.....	150 fr.	Taihou (Teahupoo).

#### CONCOURS DE NAGE

##### Hommes.

1 <sup>er</sup> prix.....	150 fr.	Taaroa (Tautira).
2 <sup>me</sup> prix.....	100 fr.	Fau Teteanu.
3 <sup>me</sup> prix.....	75 fr.	Zimmer (Papeete).

##### Femmes.

1 <sup>er</sup> prix.....	150 fr.	M <sup>lle</sup> Stimson.
2 <sup>me</sup> prix.....	100 fr.	M <sup>me</sup> Zimmer.
3 <sup>me</sup> prix.....	75 fr.	M <sup>lle</sup> Panek.

#### Lancement du javelot.

1 <sup>er</sup> prix.....	150 fr.	Mapu (Tuamotu).
2 <sup>me</sup> prix.....	100 fr.	Ioane Aki.
3 <sup>me</sup> prix.....	75 fr.	Teavau (Pueu).
4 <sup>me</sup> prix.....	50 fr.	Mapu (Tuamotu).

#### Lancement d'ensemble.

1 <sup>er</sup> prix.....	50 fr.	Pueu.
---------------------------	--------	-------

#### Course de bicyclettes.

1 <sup>er</sup> prix.....	500 fr.	Garbutt Walter.
2 <sup>me</sup> prix.....	400 fr.	Mariassoucé Paul.
3 <sup>me</sup> prix.....	300 fr.	Mai a Marii.
4 <sup>me</sup> prix.....	200 fr.	Poroi Georges.
5 <sup>me</sup> prix.....	100 fr.	Mahu.

#### Course de triporteurs.

1 <sup>er</sup> prix.....	200 fr.	Taurai.
2 <sup>me</sup> prix.....	150 fr.	Teve Ariitua.
3 <sup>me</sup> prix.....	100 fr.	Henere.
4 <sup>me</sup> prix.....	25 fr.	Vairaa.

## ANNONCES JUDICIAIRES

Etude de M<sup>e</sup> P. de MONTLUC, Défenseur à Papeete.

### PURGE D'HYPOTHÈQUES LÉGALES.

Par acte sous seing privé en date à Papeete du 9 janvier 1934, le Service Local des Etablissements Français de l'Océanie, représenté par M. LE BOUCHER, Secrétaire Général du Gouvernement, demeurant à Papeete, agissant par délégation du Gouverneur, assisté de M. A. FAUGERAT, Chef du Service des

Domaines, à Papeete, a acquis, de la Caisse Agricole de Tahiti, représentée par M. Henri VILLIERME, demeurant à Papeete, Directeur de la Caisse Centrale de Crédit Agricole Mutuel, agissant en ladite qualité en vertu de l'article 3 du décret du 13 Décembre 1932 et de l'article 1<sup>er</sup> de l'arrêté du 9 Juin 1933, relatifs à l'organisation du Crédit Agricole Mutuel, ladite Caisse Centrale de Crédit Agricole Mutuel agissant en tant que liquidatrice de la Caisse Agricole de Tahiti, Etablissement de Crédit public, dépendant du Service Local, en vertu de l'arrêté du 1<sup>er</sup> octobre 1933 et spécialement autorisée aux fins de ladite vente par son conseil d'administration à la suite d'une délibération du 24 Mai 1934 : Deux parcelles de terrain contiguës situées à Papeete, entre la rue Neuve (aujourd'hui rue des Poilus (Tahitiens) au S.E., où elles mesurent 91 mètres environ, la rue de la Gendarmerie au S.O., où elles mesurent 80 mètres environ ; la rue de l'Ouest au N.O., où elles mesurent 68 mètres environ ; des propriétés privées, au N.E., où elles mesurent 102 mètres environ, d'une superficie, ensemble, de 68 ares 40 centiares environ.

Copie collationnée de cet acte de vente a été déposée au Greffe du Tribunal Civil de Première Instance de Papeete le 7 juillet 1937, et le procès-verbal de dépôt délivré par le Greffier a été signifié à M. le Procureur de la République près le Tribunal Civil de Première Instance de Papeete.

Cette insertion a pour but de purger les immeubles vendus de toute hypothèque légale inconnue.

P. de MONTLUC, Défenseur.

Etude de M<sup>e</sup> DUBOUCH, Notaire à Papeete.

### SOCIÉTÉ ANONYME FRANÇAISE DE PIRAE.

AU CAPITAL DE 28.000 FRANCS, DONT LE SIÈGE ET A PIRAE

I. — Suivant acte reçu par M<sup>e</sup> Dubouch, notaire à Papeete, le 21 juillet 1937, il a été établi les statuts d'une société anonyme, desquels il a été extrait littéralement ce qui suit :

Art. 1<sup>er</sup>. — Il est formé, sous la dénomination de " SOCIÉTÉ ANONYME FRANÇAISE DE PIRAE " une société anonyme qui existera entre les propriétaires des actions ci-après créées et sera régie par le Code de Commerce, par les lois en vigueur dans la colonie sur les sociétés, et par les présents statuts.

Art. 2. — Cette société a pour objet :  
La culture des fruits et la fabrication des conserves, le commerce de ces fruits et conserves.

L'achat, l'échange, la vente de tous immeubles, la prise et la dation en location de tous immeubles, l'édification de tous ouvrages et constructions sur tous immeubles.

La construction, l'achat, la vente et l'exploitation de tous navires à vapeur, à moteur ou à voiles, nécessaires pour effectuer ledit commerce.

L'armement, la location, l'exploitation directe ou indirecte desdits navires.

La consignation de tous navires français et étranger.  
Et en général toutes opérations commerciales, financières, industrielles et immobilières se rattachant directement ou indirectement à l'un des objets ci-dessus énumérés.

Art. 3. — Le siège social est fixé à Pirae.

Art. 4. — La durée de la société est fixée à cinquante années à compter du jour de sa constitution définitive,

sauf les cas de dissolution anticipée ou de prorogation prévus aux présents statuts.

Art. 5. — Le capital social est fixé à vingt-huit mille francs, et divisé en deux cent quatre-vingts actions de cent francs chacune, lesquelles devront être souscrites et entièrement libérées en espèces, avant la constitution de la société.

Art. 6. — Les actions sont au porteur ; elles se transmettent par la simple tradition du titre. Toutefois, celles déposées par les administrateurs pour la garantie de leur gestion doivent être nominatives, conformément à la loi.

Les titres d'actions sont extraits d'un registre à souches, numérotés et revêtus de la signature de deux administrateurs.

Art. 7. — Les actionnaires ne sont responsables que jusqu'à concurrence du montant des actions qu'ils possèdent.

Art. 8. — La société est administrée par un conseil composé de deux membres pris parmi les associés, et nommés par l'assemblée générale des actionnaires.

La durée des fonctions des administrateurs est de six années. Ils peuvent toujours être réélus.

Art. 9. — Si une place d'administrateur devient vacante dans l'intervalle de deux assemblées générales, le conseil pourvoit provisoirement, s'il le juge utile, au remplacement jusqu'à la prochaine assemblée générale qui procède à l'élection définitive.

Art. 11. — Le Conseil nomme parmi ses membres un Président.

Art. 12. — Il se réunit au siège social, sur la convocation de son Président aussi souvent que l'exige l'intérêt de la société. Les délibérations sont prises à l'unanimité des voix.

Art. 13. — Les décisions du Conseil sont constatées par des procès-verbaux inscrits sur un registre spécial, et signés par les administrateurs qui y ont pris part. — Les extraits ou copies à délivrer sont certifiés par un administrateur.

Art. 14. — Le Conseil d'Administration a les pouvoirs les plus étendus pour l'administration des biens et affaires de la société qu'il représente vis-à-vis des tiers et de toutes administrations publiques ou privées.

Il passe tous traités et marchés et consent toutes locations, fait toutes acquisitions ou ventes d'immeubles, en détermine les conditions.

Il règle l'emploi des fonds de la réserve légale, fait le placement des fonds disponibles, et vérifie les dépenses ; il paie les dépenses générales ou particulières, touche toutes sommes dues à la société et paie celles qu'elle doit ; il souscrit, endosse, accepte ou acquitte tous effets de commerce ; donne et autorise toutes quittances, consent tous désistements de droits, actions résolutoires et autres, privilèges et hypothèques, donne toutes mainlevées partielles ou définitives, le tout avec ou sans constatation de paiement.

Il peut contracter tous emprunts avec ou sans garantie hypothécaire ; il propose la fixation des dividendes à répartir ainsi que les amortissements à opérer ; enfin, il peut transiger, compromettre, exercer toutes actions judiciaires ou y défendre, statuer en un mot sur les intérêts de la société.

Les pouvoirs ci-dessus conférés au Conseil ne sont qu'énonciatifs et non limitatifs de ses droits : il est entendu que les pouvoirs du conseil sont aussi étendus que ceux du gérant le plus autorisé d'une société en nom collectif.

Art. 15. — Les actes autorisés par le conseil, ainsi que

les mandats et retraits de fonds, souscriptions, endos ou acquits de chèques et d'effets de commerce, sont signés par le Président du Conseil d'Administration, à moins d'une délégation spéciale du Conseil d'Administration à un administrateur ou à tout autre mandataire.

Art. 16. — Les fonctions d'administrateur sont gratuites; toutefois, le conseil d'administration peut déléguer tout ou partie de ses pouvoirs à un mandataire, auquel il pourra être attribuée une rétribution mensuelle ou annuelle qui sera fixée par l'assemblée générale, et maintenue jusqu'à nouvelle décision de sa part.

Art. 18. — L'assemblée générale régulièrement constituée représente l'universalité des actionnaires; ses décisions sont obligatoires pour tous, même pour les absents, les dissidents et les incapables.

Art. 19. — L'assemblée générale se tient chaque année, à la fin du mois de juillet, au jour, heure et lieu désignés par le Conseil d'Administration.

Elle peut être convoquée extraordinairement, en cas d'urgence, par les administrateurs ou par les commissaires.

Les convocations sont faites vingt jours au moins à l'avance, par un avis inséré au *Journal Officiel* de la colonie. Ce délai peut être réduit à huit jours pour les assemblées extraordinaires ou convoquées extraordinairement ou sur deuxième convocation (sauf l'effet des dispositions de la loi applicable aux assemblées extraordinaires).

L'ordre du jour est arrêté par le conseil.

Art. 20. — L'assemblée générale se compose de tous les actionnaires, quel que soit le nombre de leurs actions.

Nul ne peut représenter un actionnaire s'il n'est lui-même actionnaire.

Les actionnaires doivent, pour assister à l'assemblée, déposer leurs titres, cinq jours au moins avant la réunion, au siège social ou dans tout autre lieu indiqué dans l'avis de convocation.

Art. 21. — L'assemblée est présidée par le Président du Conseil d'Administration, assisté des deux plus forts actionnaires présents et acceptants comme scrutateurs. Le bureau ainsi formé désigne le secrétaire.

Il est tenu une feuille de présence qui est certifiée par le Bureau.

Art. 22. — Les délibérations sont prises à la majorité des voix des membres présents, sauf dans les cas prévus à l'article 25 ci-après. En cas de partage, la voix du Président est prépondérante.

Chaque membre de l'assemblée a autant de voix qu'il possède et représente d'actions, sans limitation.

Art. 23. — Pour que ses délibérations soient valables, l'assemblée générale ordinaire (annuelle ou convoquée extraordinairement), doit réunir le quorum fixé par l'article 29 de la loi du 24 juillet 1867.

Art. 24. — L'assemblée générale ordinaire entend le rapport du Conseil d'Administration et des Commissaires; elle discute, approuve ou redresse les comptes, fixe le dividende, nomme les administrateurs et les commissaires, délibère sur les propositions portées à l'ordre du jour et qui ne sont pas de la compétence de l'assemblée extraordinaire, notamment sur toutes acquisitions, échanges, et ventes d'immeubles, et sur tous emprunts hypothécaires ou autres; enfin elle statue souverainement sur tous les intérêts de la société.

Art. 25. — L'assemblée générale extraordinaire, réunissant les trois quarts au moins du capital social, peut, sur

l'initiative du Conseil d'Administration apporter aux statuts toute modification, quelle qu'elle soit, autorisée par les lois sur les sociétés, sans pouvoir toutefois changer l'objet de la société dans son essence. Si elle ne réunit pas les trois quarts du capital social sur une première convocation, de nouvelles assemblées peuvent être convoquées et délibèrent dans les conditions déterminées par le paragraphe 4 de l'article 31 nouveau de la loi du 24 juillet 1867.

Dans toutes les assemblées extraordinaires, les délibérations sont prises à la majorité des deux tiers des voix des actionnaires présents.

Art. 26. — Les délibérations de l'assemblée générale sont constatées par des procès-verbaux inscrits sur un registre spécial, et signés par les membres du bureau. Les copies ou extraits de ces procès-verbaux sont signés par un administrateur.

Art. 29. — Sur les bénéfices nets annuels, il est prélevé un vingtième pour la formation d'un fonds de réserve, jusqu'à ce que ce fonds ait atteint le dixième du capital social.

L'excédent des bénéfices, sauf la portion qui serait affectée à la constitution d'un fonds de prévoyance, sera réparti à titre de dividende aux actionnaires.

Art. 30. — A l'expiration de la société ou en cas de dissolution anticipée, décidée par l'assemblée générale à la suite de la perte de la moitié du capital social, l'assemblée générale règle le mode de liquidation, et nomme un ou plusieurs liquidateurs qui auront les pouvoirs les plus étendus.

Les liquidateurs pourront, notamment, en vertu d'une délibération de l'assemblée générale, faire la cession ou l'apport des biens, droits, actions et obligations de la société dissoute.

II. — Aux termes d'un acte reçu par M<sup>e</sup> Dubouch le 22 juillet 1937, les fondateurs de la société ont déclaré que le capital en numéraire, s'élevant à 28.000 francs représentés par 280 actions de 100 francs chacune, a été entièrement souscrit, et qu'il a été versé par chaque souscripteur une somme égale à la totalité du montant des actions par lui souscrites.

III. — Aux termes d'une délibération de l'assemblée générale des actionnaires en date du 22 juillet 1937, dont une copie conforme a été déposée à M<sup>e</sup> Dubouch, notaire à Papeete, l'assemblée a nommé pour premiers administrateurs :

M. William Bambridge, négociant à Papeete;

M. Lewis Hirshon, demeurant à Pirae.

Et pour commissaires : M. Charles Brown-Petersen, négociant et propriétaire, demeurant à Papeete;

M. Lionel L. Bambridge, négociant à Papeete.

Les administrateurs et les commissaires ont déclaré accepter leurs fonctions.

En conséquence, la société s'est trouvée définitivement constituée le 22 juillet 1937, date de cette assemblée.

IV. — Une expédition de l'acte de société, de la déclaration des fondateurs, de la liste des actionnaires qui y est jointe, et de la délibération, a été déposée au Greffe des Tribunaux de Papeete le 31 juillet 1937.

Pour extrait :

G. DUBOUCH, Notaire.

16 Aout 1937

JOURNAL OFFICIEL DES ÉTABLISSEMENTS FRANÇAIS DE L'Océanie

533

(Art. 88 du décret du 21 novembre 1933.)

Le Greffier du Tribunal Civil de Première Instance de Paapeete Ile Tahiti informe M. Hiou Siou Chong dit Kong Hing n° 1062, actuellement en Chine sans domicile ni résidence connus, que le Président a sur requête de M. Mony es-qualités, fixé au 10 Septembre 1937 la lecture du cahier des charges relatif à la vente de 2 parcelles de la Terre "TEREIA", sise à Huahine.

Le Greffier,  
M. IORSS.

## ANNONCES DIVERSES

### SOCIÉTÉ D'ATIMAONO

#### Convocation.

Les Actionnaires de la "Société d'Atimaono" sont informés que la réunion de l'Assemblée Générale qui devait avoir lieu le lundi 30 août 1937 suivant convocation insérée au *Journal officiel* n° 16, du 16 juillet 1937, est reportée au jeudi 30 septembre 1937. Les autres dispositions de la dite convocation restent les mêmes.

Le Conseil d'Administration,

YEE FOO HING, RUE DU 22 SEPTEMBRE, marchand de tartes & pai, avise le public qu'il a en magasin du Bon vin de France BLANC & ROUGE. Prix modérés. Faites un essai, vous serez satisfaits. Téléphone n° 86. Boîte postale n° 17.

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.

#### TAHITI ET SES ARCHIPELS

PRIX BROCHÉ : 12 francs.

#### PROCÈS-VERBAUX

#### des Délégations Economiques et Financières.

SESSIONS ORDINAIRES 1933, 1934, 1935 ET 1936.

PRIX BROCHÉS : ANNÉE 1933 : 20 francs.

— — ANNÉE 1934 : 25 francs.

— — ANNÉE 1935 : 20 francs.

— — ANNÉE 1936 : 30 francs.

# BERGER

MIDI... 7 HEURES... L'HEURE DU BERGER

