

ド」聯合王國政府ノ記録ニ寄託セラルベク同政府ハ寄託セラレタル一切ノ批准及其ノ寄託ノ日ヲ他ノ一切ノ署名シ又ハ加入シタル政府ニ通告スベシ

第二十三條

加入

本條約ニ署名セザリシ政府(第二十一條ノ適用セララル地域ノ政府ヲ除ク)ハ本條約ノ實施後何時ニテモ之ニ加入スルコトヲ得ベシ加入ハ「グレート、ブリテン」及北部「アイルランド」聯合王國政府ニ宛テタル通告書ヲ以テ爲サルベク右通告書ノ受領後三月ニシテ效力ヲ生ズベシ

「グレート、ブリテン」及北部「アイルランド」聯合王國政府ハ其ノ受領シタル一切ノ加入及受領ノ日ヲ一切ノ署名シ又ハ加入シタル政府ニ通知スベシ

第二十四條

實施期日

本條約ハ千九百三十二年七月一日ニ於テ其ノ日迄ニ批

the archives of the Government of the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland, which will notify all the other signatory or acceding Governments of all ratifications deposited and the date of their deposit.

ARTICLE 23.

Accession.

A Government (other than the Government of a territory to which Article 21 applies) on behalf of which this Convention has not been signed, shall be allowed to accede thereto at any time after the Convention has come into force. Accessions shall be effected by means of notifications in writing addressed to the Government of the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland, and shall take effect three months after their receipt.

The Government of the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland shall inform all signatory and acceding Governments of all accessions received and of the date of their receipt.

ARTICLE 24.

Date of Coming in Force.

This Convention shall come into force on the 1st July,

准ノ寄託ヲ爲シタル政府間ニ實施セラルベシ但シ少ク
トモ五個ノ批准ガ「グレート、ブリテン」及北部「ア
イルランド」聯合王國政府ニ寄託セラレタル場合ニ限
ル五個ノ批准ガ當日迄ニ寄託セラレザルトキハ本條約
ハ第五ノ批准ガ寄託セラレタル日ノ後三月ニシテ實施
セラルベシ本條約ノ實施セラレタル日ノ後ニ寄託セラ
レタル批准ハ其ノ寄託ノ日ノ後三月ニシテ效力ヲ生ズ
ベシ

第二十五條

廢棄

本條約ハ何レカノ締約政府ニ付本條約ガ實施セラレタ
ル日ヨリ五年ヲ經過シタル後ハ何時ニテモ該政府ノ爲
ニ之ヲ廢棄スルコトヲ得廢棄ハ「グレート、ブリテン」
及北部「アイルランド」聯合王國政府ニ宛テタル通告
書ヲ以テ爲サルベク同政府ハ受領シタル一切ノ廢棄及
其ノ受領ノ日ヲ他ノ一切ノ締約政府ニ通告スベシ

廢棄ハ「グレート、ブリテン」及北部「アイルランド」

1932, as between the Governments which have deposited
their ratifications by that date, and provided that at least
five ratifications have been deposited with the Government
of the United Kingdom of Great Britain and Northern Ire-
land. Should five ratifications not have been deposited by
that date, this Convention shall come into force three
months after the date on which the fifth ratification is
deposited. Ratifications deposited after the date on which
this Convention has come into force shall take effect three
months after the date of their deposit.

ARTICLE 25.

Denunciation.

This Convention may be denounced on behalf of any
Contracting Government at any time after the expiration
of five years from the date on which the Convention comes
into force in so far as that Government is concerned. De-
nunciation shall be effected by a notification in writing
addressed to the Government of the United Kingdom of
Great Britain and Northern Ireland, which will notify all the
other Contracting Governments of all denunciations received
and of the date of their receipt.

A denunciation shall take effect twelve months after

聯合王國政府ガ其ノ通告ヲ受領シタル日ノ後十二月ニシテ效力ヲ生ズベシ

末文

右證據トシテ各全權委員ハ左ニ署名セリ

千九百三十年七月五日「ロンドン」ニ於テ本書一通ヲ作成ス右本書ハ「グレート、ブリテン」及北部「アイerland」聯合王國政府ノ記録ニ寄託保存セラレベク同政府ハ其ノ認證謄本ヲ一切ノ署名政府ニ送付スベシ

グスタフ、ケーニツヒス
ウアルター、ラーズ
カール、ストウルム
エイチ、ピー、ケーリ
ヴィー、シー、ダツファイ
エール、グリマール
エー、ジョンストン
オスカー、ブンステール
ギリエルモ、パツテルソン
エミール、クローグ
オーゲ、ホー、ラルセン
ホー、ペー、ハーゲルベリー
オクタビアーノ、エメ、バルカ

the date on which notification thereof is received by the Government of the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland.
In faith whereof, the Plenipotentiaries have signed hereafter.

Done at London this fifth day of July, 1930, in a single copy, which shall remain deposited in the archives of the Government of the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland, which shall transmit certified true copies thereof to all signatory Governments.

(L. S.) GUSTAV KOENIGS.
WALTER LAAS.
KARL STURM.
H. P. CAYLEY.
V. C. DUFFY.
R. GRIMARD.
A. JOHNSTON.
OSCAR BUNSTER.
GUILLEMO PATTERSON.
EMIL KROGH.
AAGE H. LARSEN.
H. P. HAGELBERG.
OCTAVIANO M. BARCA.

シーン、ダルカオンタイ
テイー、ジエー、ヘガーティ
ハーバート、ビー、ウォーカー
デーヴィッド、アーノット
ローレンス、プライアー
ハワード、シー、トウル
アルバート、エフ、ピルスブリ
ロバート、エフ、ハンド
ジエー、ケネディ
エイチ、ダブリュー、ウォーリ
ジョン、ジー、トールシー
エー、パルムシエールナ
エー、エツゲルト
アー、ホー、サースタモイネン
ペー、ブランド
ジアン、マリ
アー、ド、ベルル
エイチ、エフ、オリヴァー
エフ、ダブリュー、ベート
アルフレド、ジエー、ダニエル
ジョン、テイー、エドワーズ
アーネスト、ダブリュー、グラヴァー
ノーマン、ヒル

SEAN DULCHAONTIGH.
T. J. HEGARTY.
HERBERT B. WALKER.
DAVID ARNOTT.
LAURENS PRIOR.
HOWARD C. TOWLE.
ALBERT F. PILSBURY.
ROBERT F. HAND.
JAS. KENNEDY.
H. W. WARLEY.
JOHN G. TAWRESEY.
E. PALMSTERNA.
E. EGGERT.
A. H. SAASTAMOINEN.
B. BRANDT.
JEAN MARIE.
A. DE BERLHE.
H. F. OLIVER.
F. W. BATE.
ALFRED J. DANIEL.
JOHN T. EDWARDS.
ERNEST W. GLOVER.
NORMAN HILL.

シー、ヒプウッド
ジェー、フォスター、キング
ジェー、モンゴムリー
チアールズ、ジェー、オー、サンダーズ
ダブリュー、アール、スペンス
エー、スペンサー
エヌ、ジー、レリー
ジー、エル、コーベット
ノーロジー、ダダボイ、オールブレス
カヴァス、オーカージー
ジェー、エス、ペーヂ
エミール、クローグ
オーゲ、ホー、ラルセン
ホー、ペー、ハーゲルベリー
ジュリオ、インジアンニ
ジュゼツペ、カンツ
中山祥一
岩井祐文
アー、オゾルス
ヘー、ルーデルス、デ、ネグリ
エー、ブリン
ヨッド、シェーンヘイデル
トマス、エム、ウイルフォード

C. HIPWOOD.
J. FOSTER KING.
J. MONTGOMERIE.
CHARLES J. O. SANDERS.
W. R. SPENCE.
A. SPENCER.
N. G. LEIY.
G. L. CORBETT.
NOWROJEE DADABHOY ALLBLESS.
KAVAS OKERJEE.
J. S. PAGE.
EMIL KROGH.
AAGE H. LARSEN.
H. P. HAGEBERG.
GIULIO INGIANNI.
GIUSEPPE CANTÙ.
S. NAKAYAMA.
S. IWAJ.
A. OZOIS.
G. LUDERS DE NEGRI.
E. BRYN.
J. SCHÖNHEYDER.
THOMAS M. WILFORD.

シー、ホールズワース
セー、フォック
アー、ファン、ドリール
イエー、ブラウテイガム
ランゲレル
イエー、エル、ヴァールスマ
エメ、デー、ファウラ
アー、ポクレフスキー・コジエル
ベー、バグニエフスキー
トマース、リベイロ、デ、メロ
カルロス、テオドロ、ダ、コスタ
デー、ボゴモロフ
エセ、オラシオ、カリシモ
テイー、チー、シアンニーニ

C. HOLDSWORTH.
C. FOCK.
A. VAN DRIEL.
JOH. BRAUTIGAM.
LANGELER.
J. R. WIERDSMA.
M. D. FAURA.
A. POKLEWSKI-KOZIELL.
B. BAGNIEWSKI.
THOMAZ RIBEIRO DE MELLO.
CARLOS THEODORO DA COSTA.
D. BOGOMOLOFF.
S. HORACIO CARÍSIMO.
T. C. GIANNINI.

CONVENTION INTERNATIONALE
SUR LES LIGNES DE CHARGE.

Signée à Londres, le 5 juillet 1930
Entrée en vigueur le 1er janvier 1933

Ratifiée le 16 mars 1935
Instrument de ratification déposé le 11 juin 1935
Promulguée le 1er juillet 1935
Entrée en vigueur le 11 septembre 1935

SOMMAIRE.
PRÉAMBULE.

CHAPITRE I.—PRÉLIMINAIRES.

- Art. 1. Obligation générale de la convention.
- Art. 2. Champ d'application de la convention.
- Art. 3. Définitions.
- Art. 4. Cas de "force majeure".

CHAPITRE II.—LINGNES DE CHARGE : VISITE
ET APPPOSITION DES MARQUES.

- Art. 5. Dispositions générales.
- Art. 6. Dispositions pour les vapeurs chargeant du bois en pontée.
- Art. 7. Dispositions pour les navires à citernes.
- Art. 8. Dispositions pour les navire de types spéciaux.
- Art. 9. Visite.
- Art. 10. Zones et régions périodiques.

CHAPITRE III.—CERTIFICATS.

- Art. 11. Délivrance des certificats.
- Art. 12. Délivrance d'un certificat par un autre Gouvernement.
- Art. 13. Forme des certificats.
- Art. 14. Durée de la validité des certificats.
- Art. 15. Acceptation des certificats.
- Art. 16. Contrôle.
- Art. 17. Bénéfice de la convention.

CHAPITRE IV.—DISPOSITIONS GÉNÉRALES.

- Art. 18. Equivalence.
- Art. 19. Lois, règlements, rapports.
- Art. 20. Modifications, conférences futures.

CHAPITRE V.—DISPOSITIONS FINALES.

- Art. 21. Application aux colonies.
- Art. 22. Textes authentiques. Ratification.
- Art. 23. Adhésion.
- Art. 24. Date d'entrée en vigueur.
- Art. 25. Dénonciation.

PROTOCOLE FINAL.
ANNEXE I.

RÈGLES POUR LA DÉTERMINATION DES
LIGNES DE CHARGE MAXIMA DES
NAVIRES DE COMMERCE.

PARTIE I.—GÉNÉRALITÉS.

- Règle I. Définitions.
- Règle II. Ligne de pont.
- Règle III. Disque de franc-bord.
- Règle IV. Lignes employées conjointement avec le disque.
- Règle V. Marque de l'Autorité habilitée pour l'assignation des francs-bords.
- Règle VI. Détails du marquage.
- Règle VII. Vérification des marques.

PARTIE II.—CONDITIONS D'ASSIGNATION DES
LIGNES DE CHARGE.

Ouvertures dans les ponts de franc-bord et
de superstructures.

Règle VIII.

Panneaux de charge et autres
panneaux non protégés par des
superstructures.

Règle IX.

Hiloires de panneaux.

Règle X.

Panneaux de fermeture.

Règle XI.

Barrots mobiles et galiotes de
panneaux.

Règle XII.

Supports ou glissières.

Règle XIII.

Taquets.

Règle XIV.

Tringles coins.

Règle XV.

Prélarts.

Règle XVI.

Fixation des panneaux de ferme-
ture.

Règle XVII.

Panneaux de chargement et
autres panneaux dans le pont
de franc-bord à l'intérieur de
superstructures pourvues de dis-
positifs de fermeture moins
efficaces que ceux de la Classe
1.

Règle XVIII.

Hiloires de panneaux et dispositifs
de fermeture.

Règle XIX.

Ouvertures dans la tranche des

Règle XX.

machines situées dans les
parties exposées des ponts de
franc-bord et de demi-dunette.
Ouvertures dans la tranche des
machines situées dans les
parties exposées des ponts de
superstructures autres qu'une
demi-dunette.

Règle XXI.

Ouvertures dans la tranche des
machines situés dans les ponts
de franc-bord à l'intérieur des
superstructures qui sont munies
de dispositifs de fermeture
moins efficaces que ceux de la
Classe 1.

Règle XXII.

Bouchons de soute à plat pont.
Descentes.

Règle XXIII.

Règle XXIV.

Manches à air placées dans des
parties exposées des ponts de
franc-bord et de superstructures.
Tuyaux d'air.

Règle XXV.

Ouvertures dans les murailles des navires.

Règle XXVI.

Coupée, saborde de charge,
sabord à charbon, &c.

Règle XXVII.

Dalots et tuyaux de décharge
sanitaires.

Règle XXVIII.

Hublots.

Règle XXIX.

Garde-corps.

Règle XXX.	Sabords de décharge.		
Règle XXXI.	Protection de l'équipage.		
PARTIE III.—LIGNES DE CHARGE POUR LES VAPEURS.			
Règle XXXII.	Longueur (L).		
Règle XXXIII.	Largeur (B).		
Règle XXXIV.	Creux sur quille au livet.		
Règle XXXV.	Creux pour le franc-bord (C).		
Règle XXXVI.	Coefficient de finesse (c).		
Règle XXXVII.	Solidité.		
	Superstructures.		
Règle XXXVIII.	Hauteur de superstructure.		
Règle XXXIX.	Hauteur réglementaire de superstructure.		
Règle XL.	Longueur de superstructure (S).		
Règle XLI.	Superstructure fermée.		
Règle XLII.	Cloisons des superstructures.		
	Dispositifs de fermeture des ouvertures pratiquées dans les cloisons des superstructures détachées.		
Règle XLIII.	Dispositifs de fermeture de la Classe 1.		
Règle XLIV.	Dispositifs de fermeture de la Classe 2.		
	Dispositifs pour la fermeture temporaire des ouvertures dans les ponts de superstructures.		
Règle XLV.	Dispositifs de fermeture temporaire pour les ouvertures pratiquées dans l'axe du pont d'une superstructure fermée.		
	Longueur effective des superstructures détachées.		
Règle XLVI.	Généralités.		
Règle XLVII.	Dunette.		
Règle XLVIII.	Demi-dunette.		
Règle XLIX.	Château.		
Règle L.	Gaillard.		
Règle LI.	Trunk.		
	Longueur effective des superstructures fermées avec ouvertures dans l'axe.		
Règle LII.	Superstructures fermées avec ouvertures axiales dans le pont, non pourvues de moyens de fermeture permanents.		
	Déductions pour superstructures.		
Règle LIII.	Déductions pour superstructures. Tonture.		
Règle LIV.	Généralités.		
Règle LV.	Ligne de tonture réglementaire.		
Règle LVI.	Mesure des écarts avec la ligne de tonture réglementaire.		
Règle LVII.	Correction pour les écarts avec la ligne de tonture réglementaire.		

Règle LVIII. Addition pour manque de tonture.
Règle LIX. Déduction pour excès de tonture.

Bouge.

Règle LX. Bouge réglementaire.
Règle LXI. Correction pour le bouge.

Francs-bords minima.

Règle LXII. Franc-bord d'été.
Règle LXIII. Franc-bord tropical.
Règle LXIV. Franc-bord d'hiver.
Règle LXV. Franc-bord d'hiver dans l'Atlantique Nord.

Règle LXVI. Franc-bord en eau douce.
Règle LXVII. Table de franc-bord pour les vapeurs.

PARTIE IV.—LIGNES DE CHARGE POUR LES VOILIERS.

Règle LXVIII. Lignes employées conjointement avec le disque.

Règle LXIX. Conditions dans lesquelles les lignes de charge sont assignées.

Règle LXX. Calcul du franc-bord.

Règle LXXI. Creux pour le franc-bord (C).

Règle LXXII. Coefficient de finesse (c).

Règle LXXIII. Superstructures dans les navires en bois.

Règle LXXIV. Déduction pour superstructures.

Règle LXXV. Francs-bords minima.

Règle LXXXVI. Table des francs-bords pour les voiliers.

Règle LXXXVII. Franc-bord pour les voiliers en bois.

PARTIE V.—LIGNES DE CHARGE POUR LES VAPEURS
TRANSPORTANT DU BOIS EN PONTÉE.

Définitions.

Règle LXXXVIII. Marques sur les flancs du navire.

Règle LXXXIX. Construction du navires.
Règle LXXX. Superstructures.

Règle LXXXI. Encasement des machines.

Règle LXXXII. Ballasts de double fond.

Règle LXXXIII. Pavois.

Règle LXXXIV. Ouvertures dans le pont recouvertes par la pontée de bois.

Règle LXXXV. Arrimage.

Règle LXXXVI. Protection de l'équipage, accès à la tranche des machines, &c.

Règle LXXXVII. Dispositions concernant l'appareil à gouverner.

Règle LXXXVIII. Montants.

Règle LXXXIX. Saisines.

Règle XC. Plans.

Franc-bord.

Règle XCI. Calcul du franc-bord.

PARTIE VI.—LIGNES DE CHARGE DES NAVIRES A

	CITERNES.	
	Définition.	
Règle XCII.	Marques sur les murailles du navire.	
Conditions supplémentaires d'assignation permettant l'augmentation d'enforcement.		
Règle XCIII.	Construction du navire.	
Règle XCIV.	Gaillard.	
Règle XCV.	Encaissements des machines.	
Règle XCVI.	Passerelle.	
Règle XCVII.	Protection de l'équipage. Accès à la tranche des machines, &c.	
Règle XCVIII.	Panneaux.	
Règle XCIX.	Manches à air.	
Règle C.	Dispositifs pour l'évacuation de l'eau.	
Règle CI.	Plans.	
	Francs-bords.	
Règle CII.	Calcul du franc-bord.	
Règle CIII.	Réduction pour superstructures détachées.	
Règle CIV.	Déduction pour excès de tonture.	
Règle CV.	Voyages pendant l'hiver à travers l'Atlantique Nord.	
Règle CVI.	Tableau de franc-bord pour les navires à citernes.	

ANNEXE II.

LIMITES DES ZONES ET DES RÉGIONS

PÉRIODIQUES.

ANNEXE III.

CERTIFICAT INTERNATIONAL DE FRANC-BORD.

ANNEXE IV.

NOMENCLATURES DES LOIS ET RÉGLEMENTS

CONCERNANT LES LIGNES DE CHARGE

CONSIDÉRÉS COMME ÉQUIVALENTS

AUX BRITISH BOARD OF TRADE

RULES, 1906.

PRÉAMBULE.

Les Gouvernements d'Allemagne, du Commonwealth d'Australie, de Belgique, du Canada, du Chili, du Cuba, de Danemark, de la Ville Libre Dantzig, d'Espagne, de l'État Libre d'Irlande, des États-Unis d'Amérique, de Finlande, de la France, de Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord, de Grèce, de l'Inde, d'Islande, d'Italie, du Japon, de Lettonie, du Mexique, de Norvège, de la Nouvelle-Zélande, du Paraguay, des Pays-Bas, du Pérou, de Pologne, de Portugal, du Suède et de l'Union des Républiques Soviétiques Socialistes; étant

désireux d'établir d'un commun accord des principes et des règlements à l'effet de sauvegarder la vie humaine et la propriété en mer en ce qui concerne les limites d'immersion auxquelles il sera licite de charger les navires affectés à des voyages internationaux, ont décidé de conclure une Convention à cet effet et ont nommé pour leurs plénipotentiaires :

Le Gouvernement d'Allemagne :

M. GUSTAV KOENIGS, Ministerialdirigent au Reichsverkehrsministerium, Geheimer Regierungsrat, Berlin.

M. ARTHUR WERNER, Ministerialrat au Reichsverkehrsministerium, Geheimer Justizrat, Berlin.

M. le Professeur WALTER LAAS, Directeur de la Société de Classification "Germanischer Lloyd," Berlin.

M. KARL STURM, Directeur gérant de la See-Berufsgenossenschaft, Hambourg.

Le Gouvernement du Commonwealth d'Australie :

M. le Capitaine de vaisseau HENRY PRIAULX CAYLEY, Royal Australian Navy, Attaché naval du Commonwealth d'Australie à Londres.

M. VINCENT CYRIL DUFFY, Australia House.

Le Gouvernement du Belgique :

M. RAOUL F. GRIMARD, Ingénieur naval, Conseiller technique à l'Administration Centrale de la Marine.

Le Gouvernement du Canada :

M. ALEXANDER JOHNSTON, Sous-Ministre de la Marine Marchande.

Le Gouvernement du Chili :

M. le Capitaine de corvette OSCAR BUNSTER, Constructeur naval, Membre de la Commission navale du Chili à Londres.

Le Gouvernement de Cuba :

M. GUILLERMO PATTERSON, Envoyé extraordinaire et Ministre plénipotentiaires à Londres.

Le Gouvernement de Danemark :

M. EMLI KRØGH, Chef de Bureau au Ministère de la Navigation et de la Pêche.

M. AAGE H. LARSEN, Ingénieur-constructeur au Ministère de la Navigation et de la Pêche.

M. J. A. KÖRNING, Directeur de la compagnie d'armement "det Forenede Dampskibsselskab," Copenhague.

M. le Capitaine H. P. HÄGELBERG, Président de l'Association danoise des Capitaines de la Marine

Marchande.

M. ERIC JACOBSEN, Gérant de Syndicat.

Le Gouvernement de la Ville Libre de Dantzig :

M. ALPHONSE POKLEWSKI-KOZIELL, Conseiller commercial à l'Ambassade polonaise à Londres.

M. WALDEMAR STEG, Conseiller commercial.

Le Gouvernement d'Espagne :

M. OCTAVIANO MARTINEZ-BARCA, Ingénieur de la Marine.

Le Gouvernement de l'État Libre d'Irlande :

M. J. W. DURANTY, Commissaire pour le commerce de l'État Libre d'Irlande en Grande-Bretagne.

M. T. J. HEGARTY, Expert de navire au Département du Transport et de la Marine, Ministère de l'Industrie et du Commerce.

Le Gouvernement des États-Unis d'Amérique :

M. HERBERT B. WALKER, Président de l'Association américaine des Armateurs de Navires à vapeur.

M. DAVID ARNOTT, American Bureau of Shipping.

M. LAURENS PRIOR, Bureau de la Navigation, Service du Commerce.

M. HOWARD C. TOWLE, Conseil national des Armateurs américains.

M. SAMUEL D. McCOMB, Marine Office of America.

M. le Capitaine ALBERT F. PILLSBURY, de la maison Pillsbury et Curtis, San Francisco.

M. ROBERT F. HAND, Vice-Président Standard Shipping Company, New-York.

M. JAMES KENNEDY, Directeur gérant, Section de la Navigation, Gulf Refining Company, New-York.

M. H. W. WARLEY, Vice-Président Ore Steamship Corporation, New-York.

M. le Contre-Amiral en retraite JOHN G. TAWRESEY, C.C., de la Marine des États-Unis, United States Shipping Board.

Le Gouvernement de Finlande :

M. A. H. SAASTAMOINEN, Envoyé extraordinaire et Ministre plénipotentiaire à Londres.

M. le Capitaine de frégate BIRGER BRANDT, Association finlandaise des capitaines de navire.

Le Gouvernement de la France :

M. ANDRÉ MAURICE HAARBRECHER, Ingénieur en Chef de 1^{ère} Classe du Génie Maritime, Directeur des Services de la Flotte de Commerce et du Matériel Naval au Ministère de la Marine Marchande.

M. RENÉ HIPPOLYTE JOSEPH LINDERMANN, Directeur.

adjoit des Services du Travail Maritime et de la Comptabilité au Ministère de la Marine Marchande.

M. JEAN HENRI THÉOPHILE MARIE, Ingénieur principal du Génie Maritime, Adjoint au Directeur des Services de la Flotte de Commerce et du Matériel Naval au Ministère de la Marine Marchande.

M. A. H. A. de BERLHE, Administrateur-Délégué du Bureau Véritas.

Le Gouvernement du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord :

Sir HENRY F. OLIVER, Admiral of the Fleet, Royal Navy.

M. le Capitaine F. W. BATE, Conseiller nautique du Service de la Marine Marchande, Board of Trade.

M. A. J. DANIEL, Expert principal de navire, Board of Trade.

M. le Capitaine JOHN THOMAS EDWARDS, Capitaine au long cours en retraite.

Sir ERNEST W. GLOVER, Chambre de la Navigation du Royaume-Uni.

Sir NORMAN HILL, Président du Merchant Shipping Advisory Committee, Board of Trade.

Sir CHARLES HIPWOOD, Board of Trade.

M. J. FOSTER KING, Inspecteur en Chef au British Corporation Register of Shipping and Aircraft.

M. le Dr. J. MONTGOMERIE, Expert en chef de navire au Lloyd's Register of Shipping.

Sir CHARLES J. O. SANDERS, Président du Load Line Committee, 1927-1929.

M. WILLIAM ROBERT SPENCER, Secrétaire-Général de l'Union National des Marins.

M. le Capitaine A. SPENCER, Capitaine au long cours en retraite.

Le Gouvernement de Grèce :

M. NICOLAS G. LEVY, Consul général de Grèce à Londres.

Le Gouvernement de l'Inde :

Sir GEOFFREY L. CORBETT, Secrétaire en retraite du Département du Commerce du Gouvernement de l'Inde.

M. NOWROOZI DADABHOY ALLBLESS, Président de la Scindia Steamships (London), Limited.

M. le Capitaine KAVAS OOKERJEE, Inspecteur du navire de la Scindia Steam Navigation Company, Limited, Bombay.

M. l'Ingénieur capitaine, de frégate JOHN SUTHERLAND

PAGE, Marine royale indienne, ingénieur en chef et expert de navire en retraite au gouvernement du Bengale.

Le Gouvernement d'Islande :

M. EMIU KROGH, Chef de Bureau au Ministère Danois de la Navigation et de la Pêche.

M. AAGE H. LARSEN, Ingénieur-constructeur au Ministère Danois de la Navigation et de la Pêche.

M. J. A. KÖRNING, Directeur de la compagnie d'armement "det Forenede Dampskibsselskab," Copenhague.

M. le Capitaine H. P. HAGELBERG, Président de l'Association danoise des Capitaines de la Marine Marchande.

M. ERIK JACOBSEN, Gérant de Syndicat, Danemark.

Le Gouvernement d'Italie :

M. le Général GIULIO INGRANNI, Directeur général de la Marine Marchande.

M. l'Amiral de Division GIUSEPPE CANTU, Inspecteur technique de la Marine Marchande.

M. le Professeur TORQUATO GIANNINI, Conseiller d'Émigration au Ministère des Affaires Étrangères.

Le Gouvernement du Japon :

M. SEIICHI NAKAYAMA, Secrétaire d'Ambassade de première classe.

M. SUKEFUMI Iwai, Expert au Bureau d'Administration locale des Communications.

Le Gouvernement d Lettonie :

M. ARTURS Ozols, Directeur du Département de la Marine Marchande.

M. le Capitaine ANDREUS LONFELDS, de l'Association des Armateurs lettonais.

Le Gouvernement du Mexique :

M. GUSTAVO LUDERS DE NEGRI, Consul général de Mexique à Londres.

Le Gouvernement du Norvège :

M. ERLING BRYN, Directeur du Département de la Navigation au Ministère du Commerce et de la Navigation.

M. JOHAN SCHÖNHEYDER, Expert en chef au Ministère du Commerce et de la Navigation.

M. le Dr. J. BRUHN, Directeur du "Norske Veritas."

M. J. HYSING OLSEN, Armateur.

M. EIVIND TONNESSEN, Directeur gérant de l'Association norvégienne des capitaines de navire.

M. A. BRKELAND, Président de l'Union norvégienne

des Marins et des Chauffeurs.

Le Gouvernement de la Nouvelle-Zélande :

Sir THOMAS MASON WILFORD, Haut Commissaire de la Nouvelle-Zélande à Londres.

Sir CHARLES HOLDSWORTH, Directeur gérant de l'Union Steamship Company of New Zealand, Limited.

Le Gouvernement du Paraguay :

M. le Dr. HORACIO CARISIMO, Chargé d'Affaires à Londres.

Le Gouvernement des Pays-Bas :

M. le Vice-Amiral en retraite C. FOCK, Inspecteur-général de la Navigation ; Président de la Commission pour la fixation du franc-bord minimum des navires.

M. l'Ingénieur A. VAN DRIEL, Conseil des constructions navales près l'inspection de la navigation ; membre et secrétaire de la commission pour la fixation du minimum franc-bord des navires.

M. J. BRAUTGAM, Président de la Ligne Centrale des Ouvriers du Transport ; membre de la Seconde Chambre des États-Généraux.

M. J. W. LANGELER, du service de la navigation aux Indes néerlandaises.

M. J. RYPERDA WIJERSMA, Président-directeur de la Société Anonyme de Navigation dite "Holland-Amerika Lijn."

M. le Capitaine G. L. HEERIS, Secrétaire de l'Association des armateurs néerlandais.

Le Gouvernement du Pérou :

M. le Capitaine Manuel D. FAURA, Attaché Naval à Londres.

Le Gouvernement de Pologne :

M. ALPHONSE POKEWSKI-KOZIELL, Conseiller commercial à l'Ambassade polonaise à Londres.

M. BOGUSLAW BARNIEWSKI, Conseiller au Ministère de l'Industrie et du Commerce, Varsovie.

Le Gouvernement de Portugal :

M. THOMAZ RIBEIRO DE MELLO, Ministre plénipotentiaire ; Chef de la Section Économique au Ministère des Affaires Étrangères portugais.

M. le Capitaine de Frégate CARLOS THEODORO da COSTA, Ingénieur naval.

Le Gouvernement de Suède :

M. le Baron ERIK KULJE PALMSTJERNÅ, Envoyé extraordinaire et Ministre plénipotentiaire à Londres.

M. PER AXEL LINDBLAD, Chef de Section à l'Adminis-

tration Centrale du Commerce.

M. le Capitaine ERIC AXEL FREDRIK EGGERT, Expert pour les Affaires Maritimes de l'Administration Royale du Travail et de la Prévoyance Sociale.

Le Gouvernement de l'Union des Républiques Soviétistes Socialistes :

M. DIMITRI BOGOMOLOFF, Conseiller à l'Ambassade de l'Union des Républiques Soviétistes Socialistes à Londres.

Qui, après s'être communiqué leurs pleins pouvoirs, trouvés en bonne et due forme, sont convenus des dispositions suivantes :

CHAPITRE I.—PRÉLIMINAIRES.

ARTICLE 1.

Obligation Générale de la Convention.

AFIN que les lignes de charge prescrites par la présente Convention soient observées les Gouvernements contractants s'engagent à appliquer les dispositions de cette Convention, à édicter tous règlements et à prendre toutes autres mesures propres à lui faire produire son plein et entier effet,

Les dispositions de la présente Convention sont complétées par des annexes qui ont la même valeur et entre en vigueur en même temps que la présente Convention. Toute référence à la présente Convention implique référence simultanée au Règlement y annexé.

ARTICLE 2.

Champ d'Application de la Convention.

1. Les dispositions de la présente Convention s'appliquent à tous les navires qui effectuent des voyages internationaux et qui appartiennent à un pays dont le Gouvernement est un Gouvernement contractant ou à des territoires auxquels la Convention s'applique en vertu des dispositions de l'Article 21 à l'exception :

- (a) des navires de guerre; des navires uniquement affectés à la pêche; des yachts de plaisance et des navires qui ne transportent ni cargaison ni passagers;
- (b) des navires de moins de 150 tonneaux de jauge brute.

2. Les navires pourront être exemptés des prescriptions de la présente Convention par l'Administration du Gouvernement contractant dont ils relèvent, lorsqu'ils

seront affectés à un trafic dans des voyages internationaux entre des ports proches de deux ou plusieurs pays, tant qu'ils demeureront affectés à ce trafic et si les Gouvernements des pays dans lesquels ces ports sont situés reconnaissent que les voyages sont effectués dans des parages abrités et dans des conditions telles qu'il n'est ni raisonnable ni possible d'appliquer aux dits navires les prescriptions de la présente Convention.

3. Tous les accords et arrangements qui concernent les lignes de charge ou les questions s'y rapportant et qui sont actuellement en vigueur entre les Gouvernements contractants conserveront leur plein et entier effet pendant la durée desdits accords et arrangements en ce qui concerne :

- (a) les navires auxquels la présente Convention ne s'applique pas;
- (b) les navires auxquels la présente Convention s'applique mais seulement pour les points qui n'y ont pas été expressément prévus.

Dans la mesure où, cependant, de tels accords ou arrangements seraient en opposition avec les prescriptions de la présente Convention, les dispositions de celle-ci devront prévaloir.

Sous réserve de tels accords ou arrangements :

- (a) tous les navires auxquels la présente Convention ne s'applique pas;
- (b) toutes les questions qui ne font pas l'objet de prescriptions expresses dans la présente Convention;

resteront soumis à la législation de chaque Gouvernement contractant dans la même mesure que si la présente Convention n'était pas intervenue.

ARTICLE 3.
Définitions.

Dans la présente Convention à moins d'indications expresses contraires :

- (a) un navire est considéré comme appartenant à un pays s'il est immatriculé par le Gouvernement de ce pays;
- (b) l'expression "Administration" signifie le Gouvernement du pays auquel le navire appartient;
- (c) un "voyage international" est un voyage effectué entre un pays auquel la présente Convention s'applique et un port situé en dehors de ce pays, ou inversement, et à cet effet, chaque

colonie, territoire d'outre mer, protectorat ou territoire placé sous suzeraineté ou mandat est considéré comme un pays distinct;

(d) l'expression "Règles" désigne les règles contenues dans les Annexes I, II et III;

(e) un "navire neuf" est un navire dont la quille sera posée le 1^{er} juillet 1932 ou postérieurement. Tous les autres navires sont considérés comme des navires existants;

(f) l'expression "vapeur" comprend tout navire mû par une machine.

ARTICLE 4.

Cas de "Force majeure."

Si au moment de son départ pour un voyage quelconque un navire n'est pas soumis aux prescriptions de la présente Convention, il ne devra pas y être astreint au cours de son voyage lorsqu'il sera dérotté soit par le mauvais temps, soit par toute autre cause de *force majeure*.

Dans l'application des prescriptions de la présente Convention, l'Administration tiendra compte de tout déroulement ou retard occasionné à tout navire soit

par le mauvais temps, soit par toute autre cause de *force majeure*.

CHAPITRE II.—LIGNES DE CHARGE: VISITE

ET APPPOSITION DES MARQUES.

ARTICLE 5.

Dispositions générales.

Aucun navire auquel la présente Convention s'applique ne pourra prendre la mer pour un voyage international après la date de l'entrée en vigueur de la Convention à moins que

A—dans le cas d'un navire neuf

(a) il ait été visité conformément aux conditions prescrites dans l'Annexe I de la présente Convention;

(b) il ait satisfait aux prescriptions de la 2^{ème} Partie de l'Annexe I; et

(c) il ait été marqué conformément aux dispositions de cette Convention.

B—dans le cas d'un navire existant

(a) il ait été visité et marqué (soit avant soit après l'entrée en vigueur de la présente Con-