

# SOCIÉTÉ DES NATIONS

---

*Recueil des Traités et des Engagements  
internationaux enregistrés par le Secrétariat  
de la Société des Nations.*

---

# LEAGUE OF NATIONS

*Treaty Series*

*Publication of Treaties and International Engagements  
Registered with the Secretariat of the  
League of Nations.*

# SOCIÉTÉ DES NATIONS

## *Recueil des Traités*

*et des Engagements internationaux enregistrés par le  
Secrétariat de la Société des Nations.*

---

VOLUME CXXXVI

1933

NUMÉROS 1, 2, 3 et 4

---

### TABLE DES MATIÈRES

**N° 3120. — Belgique et Italie :**

Convention pour éviter les doubles impositions et régler certaines autres questions en matière fiscale, avec Protocole final. Signés à Bruxelles, le 11 juillet 1931 ... ..

**N° 3121. — France et Turquie :**

Déclaration commune relative à la valorisation de la section du « Chemin de fer de Bagdad » comprise entre Alexandrette et les au-delà de Nissibin ; Protocole relatif à l'établissement d'un nouveau régime et à la liquidation de l'exploitation actuelle, signés à Ankara, le 27 octobre 1932, et Echange de notes y relatif, de la même date ... .. 21

**N° 3122. — Grèce et Etat libre d'Irlande :**

Echange de notes comportant un accord relatif aux relations commerciales entre les deux pays. Athènes, le 15 mai 1930 ... .. 33

**N° 3123. — Danemark et Suède :**

Déclaration concernant l'exemption, pour les navires naviguant dans l'Öresund de l'obligation d'être munis de lignes de charge et de certificats de lignes de charge. Signée à Copenhague, le 23 décembre 1932 ... .. 37

**N° 3124. — Pologne et Union des Républiques soviétistes socialistes :**

Pacte de non-agression, avec deux protocoles de signature. Signés à Moscou, le 25 juillet 1932 41

**N° 3125. — Pologne et Union des Républiques soviétistes socialistes :**

Convention de conciliation. Signée à Moscou, le 23 novembre 1932 ... .. 55

**N° 3126. — Etats-Unis d'Amérique et Bulgarie :**

Echange de notes comportant un accord commercial provisoire. Sofia, le 18 août 1932 ... 73

# LEAGUE OF NATIONS

## *Treaty Series*

*Publication of Treaties and International Engagements  
registered with the Secretariat of the League of Nations.*

---

**VOLUME CXXXVI**

**1933**

**NUMBERS 1, 2, 3 and 4**

---

### TABLE OF CONTENTS.

---

	Page
<b>No. 3120. — Belgium and Italy :</b>	
Convention for the Prevention of Double Taxation and for the Settlement of various other Questions connected with Fiscal Matters, with Final Protocol. Signed at Brussels, July 11, 1931 . . . . .	9
<b>No. 3121. — France and Turkey :</b>	
Joint Declaration with regard to the better Utilisation of the Section of the " Baghdad Railway " between Alexandretta and the District beyond Nisibin ; Protocol concerning the Establishment of a new Régime and the Winding up of the present Operating System, signed at Ankara, October 27, 1932, and Exchange of Notes relating thereto of the same date . . . . .	23
<b>No. 3122. — Greece and Irish Free State :</b>	
Exchange of Notes constituting an Agreement in regard to Commercial Relations between the two Countries. Athens, May 15, 1930 . . . . .	33
<b>No. 3123. — Denmark and Sweden :</b>	
Declaration regarding the Exemption of Vessels navigating in the Öre Sund from the necessity of being provided with Load Line Marks and Load Line Certificates. Signed at Copenhagen, December 23, 1932 . . . . .	37
<b>No. 3124. — Poland and Union of Soviet Socialist Republics :</b>	
Pact of Non-Aggression, with two Protocols of Signature. Signed at Moscow, July 25, 1932	41
<b>No. 3125. — Poland and Union of Soviet Socialist Republics :</b>	
Convention of Conciliation. Signed at Moscow, November 23, 1932 . . . . .	55
<b>No. 3126. — United States of America and Bulgaria :</b>	
Exchange of Notes constituting a Provisional Commercial Agreement. Sofia, August 18, 1932 . . . . .	73

	Page
<b>N° 3127. — Allemagne, Commonwealth d'Australie, Belgique, Canada, Danemark, etc. :</b>	
Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer, avec annexe I. Signée à Londres, le 31 mai 1929 . . . . .	81
Prescriptions générales concernant la construction et les engins de sauvetage des navires sans installation de couchettes utilisées pour les transports spéciaux d'un grand nombre de pass. gers. Signées à Simla, le 11 juin 1931, entre Ceylan, Hong-Kong, l'Inde, les Pays-Bas, les Indes orientales néerlandaises et les Straits Settlements.	
Echanges de notes relatives à l'application de la Convention ; Londres, les 4 et 17 janvier 1931 ; Londres, les 5 et 16 janvier 1933 ; Londres, les 28 janvier et 9 février 1933 ; Londres, les 13 et 28 février 1933.	
<b>N° 3128. — Grande-Bretagne et Irlande du Nord et Inde, et Italie :</b>	
Convention concernant l'établissement de lignes aériennes de transport, avec protocole de signature. Signés à Rome, le 16 mai 1931 . . . . .	245
<b>N° 3129. — Italie et Tchécoslovaquie :</b>	
Accord pour l'établissement et l'exploitation d'une ligne aérienne régulière Trieste-Prague. Signé à Rome, le 28 avril 1932 . . . . .	267
<b>N° 3130. — Bulgarie et Norvège :</b>	
Echange de notes comportant un arrangement relatif à l'abolition de la légalisation des certificats d'origine et des factures commerciales, avec annexe. Ankara, le 5 novembre 1932 et Sofia, le 5 décembre 1932 . . . . .	281
<b>N° 3131. — Espagne et France :</b>	
Convention pour fixer la délimitation de la frontière entre l'Espagne et la France dans l'intérieur du tunnel de Somport. Signée à Paris, le 12 juin 1928 . . . . .	289
<b>N° 3132. — Estonie et Lettonie :</b>	
Protocole complétant l'Accord additionnel du 3 juin 1931 au Traité économique provisoire conclu entre les deux pays, avec annexe. Signé à Riga, le 14 novembre 1932 . . . . .	295
<b>N° 3133. — Grande-Bretagne et Irlande du Nord et France :</b>	
Accord entre les Offices postaux de la Grenade, Sainte-Lucie, Saint-Vincent, et l'Administration des Postes de France, relatif à l'échange de colis postaux grevés de remboursement, et règlement d'exécution y annexé. Signés à Sainte-Lucie, le 25 avril 1932, et à Paris, le 22 août 1932 . . . . .	313
<b>N° 3134. — Grande-Bretagne et Irlande du Nord et Italie :</b>	
Accord relatif à l'échange des colis postaux entre l'Italie et Ceylan, avec règlement d'exécution y annexé. Signés à Rome, le 1 <sup>er</sup> juillet 1932 et à Colombo, le 24 août 1932 . . . . .	331
<b>N° 3135. — Grande-Bretagne et Irlande du Nord, France et Irak :</b>	
Protocole relatif au transfert du Royaume-Uni à l'Irak de certains droits et obligations résultant de l'Accord de San-Remo, du 24 avril 1920, sur les pétroles, et de la Convention entre le Royaume-Uni et la France, signée à Paris, le 23 décembre 1920, relative aux mandats dans le Moyen Orient. Signé à Genève, le 10 octobre 1932 . . . . .	381

	Page
<b>No. 3127. — Germany, Commonwealth of Australia, Belgium, Canada, Denmark, etc. :</b>	
International Convention for the Safety of Life at Sea, with Annex I. Signed at London, May 31, 1929 ... ..	81
General Rules relating to Construction and Life-Saving Appliances on Ships employed in the Carriage of large Numbers of unberthed Passengers in Special Trades. Signed at Simla, June 11, 1931, between Ceylon, Hongkong, India, The Netherlands, The Netherlands East Indies and the Straits Settlements.	
Exchange of Notes relating to the Application of the Convention ; London, January 4 and 17, 1933 ; London, January 5 and 16, 1933 ; London, January 28 and February 9, 1933 ; London, February 13 and 28, 1933.	
<b>No. 3128. — Great Britain and Northern Ireland and India and Italy :</b>	
Convention relating to the Establishment of Air Transport Lines, with Protocol of Signature. Signed at Rome, May 16, 1931 ... ..	245
<b>No. 3129. — Italy and Czechoslovakia :</b>	
Agreement for the Establishment and Operation of a Regular Air Line Trieste-Prague. Signed at Rome, April 28, 1932 ... ..	267
<b>No. 3130. — Bulgaria and Norway :</b>	
Exchange of Notes constituting an Arrangement regarding the Abolition of the Legalisation of Certificates of Origin and Commercial Invoices, with Annex. Ankara, November 5, 1932 and Sofia, December 5, 1932 ... ..	281
<b>No. 3131. — Spain and France :</b>	
Convention for the Delimitation of the Frontier between Spain and France inside the Somport Tunnel. Signed at Paris, June 12, 1928 ... ..	289
<b>No. 3132. — Estonia and Latvia :</b>	
Protocol completing the Additional Agreement of June 3, 1931, to the Provisional Economic Treaty concluded between the two Countries, with Annex. Signed at Riga, November 14, 1932 ... ..	295
<b>No. 3133. — Great Britain and Northern Ireland and France :</b>	
Agreement between the Post Offices of Grenada, St. Lucia, St. Vincent, and the Post Office of France for the Exchange of Parcels subject to the Collection of Trade Charges, and Detailed Regulations annexed thereto. Signed at St. Lucia, April 25, 1932 and at Paris, August 22, 1932 ... ..	313
<b>No. 3134. — Great Britain and Northern Ireland and Italy :</b>	
Agreement respecting the Exchange of Postal Parcels between Italy and Ceylon with Detailed Regulations annexed thereto. Signed at Rome, July 1st, 1932 and at Colombo, August 24, 1932 ... ..	331
<b>No. 3135. — Great Britain and Northern Ireland, France and Iraq :</b>	
Protocol for the Transfer from the United Kingdom to Iraq of certain Rights and Obligations under the San Remo Oil Agreement of April 24, 1920, and the Convention between the United Kingdom and France of December 23, 1920, relating to Mandates in the Middle East. Signed at Geneva, October 10, 1932 ... ..	381

	Page
<b>N° 3136. — Grande-Bretagne et Irlande du Nord et Italie :</b>	
Echange de notes comportant un accord relatif au contrôle du commerce illicite de l'ivoire et des cornes de rhinocéros à travers les frontières de la colonie du Kenya et de la Somalie italienne. Rome, le 26 novembre 1932 ... ..	385
<b>N° 3137. — Etats-Unis d'Amérique et Grèce :</b>	
Traité d'arbitrage. Signé à Washington, le 19 juin 1930 ... ..	393
<b>N° 3138. — Etats-Unis d'Amérique et Grèce :</b>	
Traité de conciliation. Signé à Washington, le 19 juin 1930 ... ..	399
<b>N° 3139. — Union économique belgo-luxembourgeoise et Hongrie :</b>	
Convention pour le règlement par voie de compensation des créances commerciales entre l'Union économique belgo-luxembourgeoise et la Hongrie. Signée à Budapest, le 26 mars 1932 ... ..	405
<b>N° 3140. — Belgique et Monaco :</b>	
Deuxième déclaration additionnelle à la Convention d'extradition du 29 juin 1874 entre les deux pays. Signée à Paris, le 28 mai 1932 ... ..	415
<b>N° 3141. — Danemark et Pologne :</b>	
Echange de notes ayant pour objet d'introduire, à titre d'addition à la Convention de La Haye du 17 juillet 1905, relative à la procédure civile, de nouvelles simplifications dans l'assistance judiciaire réciproque. Copenhague, le 25 janvier 1933 ... ..	421
<b>N° 3142. — Brésil et Paraguay :</b>	
Protocole portant instructions pour la délimitation et l'abornement de la frontière entre les deux pays, signé à Rio-de-Janeiro, le 9 mai 1930, et échange de notes y relatif, Asuncion, les 30 novembre et 9 décembre 1931 ... ..	427
<b>N° 3143. — Allemagne et Brésil :</b>	
Echange de notes comportant un accord commercial. Rio-de-Janeiro, le 22 octobre 1931	443
<b>N° 3144. — Brésil et Tchécoslovaquie :</b>	
Echange de notes comportant un accord commercial. Rio-de-Janeiro, le 27 novembre 1931	453

	Page
<b>No. 3136. — Great Britain and Northern Ireland and Italy :</b>	
Exchange of Notes constituting an Agreement for the Control of Illicit Traffic in Ivory and Rhinoceros Horn across the Frontiers of Kenya Colony and Italian Somaliland. Rome, November 26, 1932 ... ..	385
<b>No. 3137. — United States of America and Greece :</b>	
Treaty of Arbitration. Signed at Washington, June 19, 1930 ... ..	393
<b>No. 3138. — United States of America and Greece :</b>	
Treaty of Conciliation. Signed at Washington, June 19, 1930 ... ..	399
<b>No. 3139. — Economic Union of Belgium and Luxemburg, and Hungary :</b>	
Convention for the Settlement by Clearance of Commercial Debts between the Economic Union of Belgium and Luxemburg and Hungary. Signed at Budapest, March 26, 1932 ... ..	405
<b>No. 3140. — Belgium and Monaco :</b>	
Second Additional Declaration to the Extradition Convention of June 29, 1874, between the two Countries. Signed at Paris, May 28, 1932 ... ..	415
<b>No. 3141. — Denmark and Poland :</b>	
Exchange of Notes with the object of introducing further Simplifications as an Addition to the Civil Procedure Convention concluded at The Hague, July 17, 1905, in reciprocal Judicial Assistance. Copenhagen, January 25, 1933 ... ..	421
<b>No. 3142. — Brazil and Paraguay :</b>	
Protocol containing Instructions for the Delimitation and Marking of the Boundary between the two Countries, signed at Rio de Janeiro, May 9, 1930, and Exchange of Notes relating thereto, Asuncion, November 30 and December 9, 1931 ... ..	427
<b>No. 3143. — Germany and Brazil :</b>	
Exchange of Notes constituting a Commercial Agreement. Rio de Janeiro, October 22, 1931	443
<b>No. 3144. — Brazil and Czechoslovakia :</b>	
Exchange of Notes constituting a Commercial Agreement. Rio de Janeiro, November 27, 1931 ... ..	453





N° 3120.

---

## BELGIQUE ET ITALIE

Convention pour éviter les doubles impositions et régler certaines autres questions en matière fiscale, avec protocole final. Signés à Bruxelles, le 11 juillet 1931.

---

## BELGIUM AND ITALY

Convention for the Prevention of Double Taxation and for the Settlement of various other Questions connected with Fiscal Matters, with Final Protocol. Signed at Brussels, July 11, 1931.

N<sup>o</sup> 3120. — CONVENTION<sup>1</sup> ENTRE LA BELGIQUE ET L'ITALIE POUR ÉVITER LES DOUBLES IMPOSITIONS ET RÉGLER CERTAINES AUTRES QUESTIONS EN MATIÈRE FISCALE. SIGNÉE A BRUXELLES, LE 11 JUILLET 1931.

*Texte officiel français communiqué par le ministre des Affaires étrangères d'Italie. L'enregistrement de cette convention a eu lieu le 1<sup>er</sup> janvier 1933.*

SA MAJESTÉ LE ROI D'ITALIE et SA MAJESTÉ LE ROI DES BELGES, animés du désir d'éviter les doubles impositions et de régler certaines autres questions en matière fiscale, ont décidé de conclure une convention et ont nommé à cet effet pour leurs plénipotentiaires, savoir :

SA MAJESTÉ LE ROI D'ITALIE :

M. le D<sup>r</sup> Gino BOLAFFI, directeur, chef de division au Ministère des Finances ;

SA MAJESTÉ LE ROI DES BELGES :

M. Charles CLAVIER, directeur général des Contributions directes ;

M. Rodolphe PUTMAN, inspecteur général des Contributions directes ;

M. Fernand LAVERS, directeur au Ministère des Affaires étrangères ;

Lesquels, après avoir échangé leurs pleins pouvoirs reconnus en bonne et due forme, ont convenu réciproquement des dispositions suivantes :

*Article premier.*

§ 1. — Les contribuables qui ont leur domicile fiscal dans l'un des deux Etats contractants et dont certains revenus proviennent, en tout ou en partie de l'autre Etat, bénéficieront, à raison de ces revenus, du régime spécial établi par les articles ci-après.

§ 2. — Pour l'application de la présente convention, le domicile fiscal des personnes physiques est au lieu de leur résidence normale, entendue dans le sens de foyer permanent d'habitation ; celui des sociétés, qui constituent une individualité juridique distincte, est au lieu de leur siège social effectif et celui des autres personnes morales est au lieu de leur direction ou administration centrale effective.

*Article 2.*

§ 1. — La présente convention s'applique aux impôts directs, réels ou personnels.

§ 2. — Sont considérés comme impôts directs ceux qui sont établis directement sur les revenus pour le compte de l'Etat ou pour celui des provinces, départements et communes.

<sup>1</sup> L'échange des ratifications a eu lieu à Rome, le 8 septembre 1932.  
Entrée en vigueur, le 1<sup>er</sup> janvier 1933.

<sup>1</sup> TRADUCTION. — TRANSLATION.No. 3120. — CONVENTION<sup>2</sup> BETWEEN BELGIUM AND ITALY FOR THE PREVENTION OF DOUBLE TAXATION AND FOR THE SETTLEMENT OF VARIOUS OTHER QUESTIONS CONNECTED WITH FISCAL MATTERS. SIGNED AT BRUSSELS, JULY 11, 1931.

*French official text communicated by the Italian Minister for Foreign Affairs. The registration of this Convention took place January 1, 1933.*

HIS MAJESTY THE KING OF ITALY and HIS MAJESTY THE KING OF THE BELGIANS, being desirous of avoiding double taxation and settling certain other fiscal questions, have decided to conclude a Convention and have appointed as their Plenipotentiaries for this purpose :

HIS MAJESTY THE KING OF ITALY :

Dr. Gino BOLAFFI, Director, Head of Division in the Ministry of Finance ;

HIS MAJESTY THE KING OF THE BELGIANS :

M. Charles CLAVIER, Director-General of Direct Taxation ;

M. Rodolphe PUTMAN, Inspector-General of Direct Taxation ;

M. Fernand LAVERS, Director in the Ministry of Foreign Affairs ;

Who, having exchanged their full powers, found in good and due form, have mutually agreed upon the following provisions :

*Article 1.*

§ 1. — Taxpayers having their fiscal domicile in either of the two contracting States, a proportion of whose income is derived, in whole or in part, from the other State, shall be entitled in respect of such income to the special treatment prescribed in the following Articles.

§ 2. — For the purposes of the present Convention, the fiscal domicile of natural persons shall be their normal place of residence to be construed as meaning their permanent home ; that of companies constituting a separate legal entity shall be the place in which are situate their actual headquarters or seat, and that of other juristic persons the place from which is conducted their actual central management or administration.

*Article 2.*

§ 1. — The present Convention shall apply to impersonal or personal direct taxes.

§ 2. — Direct taxes shall be deemed to be those levied directly on income, whether on behalf of the State or on behalf of the provinces, departments or communes.

<sup>1</sup> Traduit par le Secrétariat de la Société des Nations, à titre d'information.

<sup>1</sup> Translated by the Secretariat of the League of Nations, for information.

<sup>2</sup> The exchange of ratifications took place at Rome, September 8, 1932. Came into force January 1, 1933.

La convention établit des règles distinctes pour les impôts directs réels et pour les impôts directs personnels.

§ 3. — Sont considérés comme réels, aux termes de la présente convention, les impôts directs qui sont établis sur les diverses catégories de revenus prises distinctement. Sont considérés comme impôts personnels, les impôts directs qui sont perçus sur l'ensemble ou sur une partie des revenus de chaque contribuable eu égard à sa personne ou aux indices de son train de vie.

§ 4. — A la date de la présente convention, les impôts réels visés sont les suivants :

Pour la législation italienne :

- a) L'impôt sur la propriété non bâtie (*imposta sul reddito dei terreni*) ;
- b) L'impôt sur la propriété bâtie (*imposta sul reddito dei fabbricati*) ;
- c) L'impôt sur la richesse mobilière (*imposta sui redditi di ricchezza mobile*) ;
- d) L'impôt sur les revenus agricoles (*imposta sui redditi agrari*).

Pour la législation belge : les impôts cédulaires sur les revenus, c'est-à-dire :

- a) La contribution foncière ;
- b) La taxe mobilière ;
- c) La taxe professionnelle ;
- d) La taxe spéciale sur le produit de la location du droit de chasse, de pêche ou de tenderie.

Les impôts personnels visés sont les suivants :

Pour la législation italienne :

L'impôt complémentaire progressif sur l'ensemble des revenus (*imposta complementare progressiva sul reddito complessivo del contribuente*).

Pour la législation belge :

L'impôt complémentaire personnel.

## I. IMPOTS RÉELS.

### Article 3.

Le revenu des biens immobiliers, qui correspond à leur valeur locative réelle ou présumée, ainsi que tous les autres revenus de ces biens, qui ne sont pas visés dans l'article 6 ci-après, sont imposables exclusivement dans celui des deux États où ces biens sont situés.

### Article 4.

§ 1. — Les revenus des fonds publics, des obligations, des prêts, des dépôts et comptes de dépôts, et de toutes autres créances sont imposables dans l'État où se trouve le débiteur de ces revenus.

§ 2. — Si le débiteur possède dans les deux États des établissements stables au sens de l'article 6 ci-après et si l'un de ces établissements, dans le cadre de son activité propre, contracte un emprunt ou reçoit un dépôt, l'impôt est perçu par l'État sur le territoire duquel est situé cet établissement.

### Article 5.

Les revenus des actions ou des parts analogues dans les sociétés par actions, ceux des commandites dans les sociétés en commandite simple, ceux des parts dans les sociétés civiles et les sociétés à responsabilité limitée, sont imposables dans celui des deux États où se trouve le siège social effectif.

The Convention prescribes separate rules for impersonal direct taxation and for personal direct taxation.

§ 3. — For the purposes of the present Convention, impersonal taxes shall be deemed to be those direct taxes levied on the various classes of income separately considered. Personal taxes shall be deemed to be those direct taxes levied on the total income, or any part thereof, of each taxpayer, in consideration of his personal standing or the inferences to be drawn from his way of life.

§ 4. — At the date of the present Convention, the impersonal taxes referred to are the following :

Under Italian law :

- (a) The land tax (*imposta sul reddito dei terreni*) ;
- (b) The tax on buildings (*imposta sul reddito dei fabbricati*) ;
- (c) The tax on income derived from movable property (*imposta sui redditi di ricchezza mobile*) ;
- (d) The tax on income derived from agricultural property (*imposta sui redditi agrari*).

Under Belgian legislation : The schedular taxes on income, that is to say :

- (a) The land tax ;
- (b) The tax on movable property ;
- (c) The occupational tax ;
- (d) The special tax on income derived from the letting of shooting, fishing or trapping rights.

The personal taxes referred to are the following :

Under Italian law :

The graded surtax on total income (*imposta complementare progressiva sul reddito complessivo del contribuente*).

Under Belgian law :

The personal surtax.

## I. IMPERSONAL TAXES.

### Article 3.

Income derived from immovable property up to the amount of its actual or estimated rentable value together with all other income from such property which is not covered by Article 6 below shall be taxable exclusively in the State in which such property is situate.

### Article 4.

§ 1. — Income derived from public funds, bonds, loans, deposits and deposit accounts and from all other claims shall be taxable in the State where the party liable in respect of such payments is established.

§ 2. — If the party liable has permanent establishments within the meaning of Article 6 below in both States, and if one of these establishments within the ambit of its ordinary operations contracts a loan or receives a deposit, the tax shall be levied by the State in whose territory such establishment is situated.

### Article 5.

Income derived from shares or similar interests in joint stock companies, or from limited partnerships, or from shares in companies regulated by the civil code or limited liability companies, shall be taxable in the State where the actual seat of the company is situated.

*Article 6.*

§ 1. — Sans préjudice aux dispositions qui précèdent, les exploitations industrielles, minières, commerciales ou agricoles sont imposables dans chacun des Etats au prorata des revenus produits par les établissements stables y situés, le contribuable est tenu de présenter son bilan général et le compte de profits et pertes, ainsi que toutes autres pièces nécessaires à la discrimination des revenus.

§ 2. — A défaut de comptabilité régulière faisant ressortir exactement et distinctement les revenus par établissement, l'Administration compétente arrêtera les règles de détermination de ces revenus et s'entendra, le cas échéant, avec l'Administration compétente de l'autre Etat pour procéder à la ventilation.

§ 3. — Sont considérés comme établissements stables les sièges de direction effective, succursales, fabriques, usines, ateliers, agences, magasins, bureaux, laboratoires, comptoirs d'achat ou de vente, dépôts, ainsi que toutes autres installations fixes de caractère productif. Le fait, pour une entreprise établie dans l'un des deux Etats contractants, d'avoir des relations d'affaires avec l'autre pays par l'intermédiaire d'un agent ou d'une société vraiment autonomes (courtier, commissionnaire, filiale, etc.) n'implique pas, pour cette entreprise, l'existence d'un établissement stable dans ce dernier pays.

*Article 7.*

Par dérogation à l'article 6 de la présente Convention, les bénéfices de l'exploitation d'entreprises de navigation maritime ou aérienne, y compris ceux qui proviennent de la vente des billets de passage, ne sont imposables que dans l'Etat sur le territoire duquel se trouve le siège social effectif de l'entreprise à condition que les navires ou les aéronefs possèdent la nationalité dudit Etat.

*Article 8.*

§ 1. — Les revenus des professions non commerciales exercées à demeure et non visées à l'article 10, sont imposables dans celui des deux Etats contractants où les intéressés possèdent une installation permanente pour l'exercice de leur activité professionnelle.

§ 2. — Les droits d'auteur et les revenus de brevets d'invention sont imposables dans le pays du domicile fiscal des bénéficiaires. Toutefois, s'ils sont perçus par des cessionnaires à titre onéreux ou rentrent de quelque autre manière dans la catégorie des revenus industriels ou commerciaux, ils sont imposables comme tels dans les conditions prévues à l'article 6.

*Article 9.*

Les rémunérations des administrateurs de sociétés par actions et des personnes qui remplissent des fonctions analogues à celles d'administrateur sont imposables dans celui des deux Etats où se trouve le siège social effectif, sous réserve de l'application de l'article 10 en ce qui concerne les rémunérations que les intéressés touchent en leurs autres qualités effectives.

*Article 10.*

§ 1. — Les rémunérations quelconques des salariés et appointés sont imposables dans celui des deux Etats où les intéressés exercent leur activité.

*Article 6.*

§ 1. — Without prejudice to the foregoing provisions, industrial, mining, commercial or agricultural undertakings shall be taxable in either State in proportion to the income brought in by the permanent establishments situate in its territory ; the taxpayer shall be required to submit his general balance sheet and profit and loss account together with all documents necessary to the division of the income.

§ 2. — In the absence of a regular system of accountancy showing accurately and separately the income of each establishment, the competent authorities shall lay down rules for distinguishing between such income and shall if necessary come to an agreement with the competent authorities of the other State with a view to its apportionment.

§ 3. — Permanent establishments shall be deemed to include actual centres of management, branches, factories, works, workshops, agencies, warehouses, offices, laboratories, buying or selling departments, depositories and all other fixed premises of a productive character. Should an undertaking established in either of the two contracting States have business dealings with the other country through the intermediary of a genuinely independent agent or company (broker, commission agent, subsidiary, etc.), this shall not be deemed to imply that the undertaking in question possesses a permanent establishment in the latter country.

*Article 7.*

As an exception to Article 6 of the present Convention, profits derived from shipping or air navigation undertakings, including those derived from the sale of passages, shall only be taxable in the State in whose territory the actual central headquarters of the undertaking are situate, provided that the ships or the aircraft possess the nationality of such State.

*Article 8.*

§ 1. — Income derived from non-commercial occupations not covered by Article 10 by persons working at their private addresses shall be taxable in the contracting State in which such persons possess a permanent establishment for the purpose of carrying on their professional activity.

§ 2. — Copyright fees and patent fees shall be taxable in the country in which the recipients have their fiscal domicile. Should such fees be collected by transferees for a monetary consideration, or fall for any other reason within the category of industrial or commercial income, they shall nevertheless be taxable as such in the manner laid down in Article 6.

*Article 9.*

The remuneration of directors of joint stock companies and of persons performing duties similar to those of a director shall be taxable in the State in which are situate the actual headquarters of the company, subject to the application of Article 10 to remuneration drawn by the persons aforementioned in any other effective capacity.

*Article 10.*

§ 1. — The remuneration of all persons in receipt of wages and salaries shall be taxable in the State in which those concerned carry on their activities.

§ 2. — Toutefois, les traitements des fonctionnaires et employés publics d'un des Etats contractants, qui exercent leurs fonctions dans l'autre Etat, sont imposables seulement dans celui qui les rétribue.

*Article 11.*

§ 1. — Les pensions publiques sont imposables dans l'Etat du débiteur.

§ 2. — Les pensions privées sont imposables dans l'Etat où se trouve l'établissement qui en est débiteur.

*Article 12.*

Les rentes viagères et les revenus de toutes occupations lucratives non visées dans les articles précédents sont imposables dans l'Etat sur le territoire duquel le bénéficiaire a son domicile fiscal.

II. IMPOTS PERSONNELS.

*Article 13.*

§ 1. — L'impôt personnel, basé sur les indices ou sur les revenus, ne peut être perçu par l'un des deux Etats contractants que si le contribuable y possède un domicile fiscal.

§ 2. — Lorsque le contribuable a aussi un domicile fiscal dans l'autre Etat, celui-ci ne l'imposera qu'au prorata de la durée de sa résidence dans ce pays.

III. DISPOSITIONS DIVERSES.

*Article 14.*

§ 1. — Les Parties contractantes s'engagent à se prêter mutuellement assistance pour la notification des actes relatifs à l'assiette et au recouvrement des impôts directs visés dans la présente convention.

§ 2. — Elles s'engagent également à examiner, dans un esprit d'amicale collaboration, la possibilité de s'entremettre pour assurer, conformément aux dispositions ci-après et suivant les règles de leur propre législation, le recouvrement des impôts visés à l'article 2 que les contribuables domiciliés sur le territoire de l'un des deux Etats doivent dans l'autre Etat.

§ 3. — Les poursuites et mesures d'exécution auront lieu sur production d'une copie officielle des titres exécutoires accompagnée éventuellement des décisions passées en force de chose jugée.

§ 4. — Les créances fiscales à recouvrer ne seront pas considérées comme des créances privilégiées dans l'Etat requis, et celui-ci ne sera pas obligé d'appliquer un moyen d'exécution non prévu par la législation de l'Etat requérant.

§ 5. — Si une créance fiscale est encore susceptible d'un recours, l'Etat requérant peut demander à l'Etat requis de prendre des mesures conservatoires ou des garanties auxquelles sont applicables *mutatis mutandis* les dispositions précédentes.



§ 2. — The salaries of all public officials and employees of either of the two Contracting States performing their duties in the other State shall only be taxable in the country by which they are paid.

*Article 11.*

§ 1. — Public pensions are taxable in the State of the party liable for such payments.

§ 2. — Private pensions are taxable in the State in which is situate the establishment liable for such payments.

*Article 12.*

Life annuities and income derived from all lucrative occupations not specified in the previous Articles shall be taxable in the State in whose territory the recipient has his fiscal domicile.

II. PERSONAL TAXES.

*Article 13.*

§ 1. — Personal taxes assessed on the basis of inference or income shall only be collected by either of the two contracting States, if the taxpayer has a fiscal domicile in its territory.

§ 2. — Should the taxpayer possess a fiscal domicile in the other State also, the latter shall only tax him in proportion to the period during which he resides in its territory.

III. MISCELLANEOUS PROVISIONS.

*Article 14.*

§ 1. — The Contracting Parties undertake to afford each other mutual assistance for the purpose of notifying documents relative to the assessment or collection of direct taxes within the meaning of the present Convention.

§ 2. — They further undertake to examine, in a spirit of friendly co-operation, the possibility of using their influence to ensure the collection, in conformity with the following provisions and according to the stipulations of their own laws, of the taxes referred to in Article 2 for which taxpayers domiciled in the territory of either of the two States are liable in the territory of the other State.

§ 3. — Legal proceedings and executory measures shall be instituted on production of an official copy of the executory documents together with any such decisions as have already acquired the force of *res judicata*.

§ 4. — Outstanding fiscal claims shall not be regarded as prior claims in the State to which application is made, nor shall the latter be required to apply executory measures not provided for in the laws of the State making application.

§ 5. — Should a fiscal claim be still subject to appeal, the State making the application may request the State to which application is made to take conservatory measures or obtain securities to which *mutatis mutandis* the foregoing provisions shall apply.

*Article 15.*

§ 1. — Si l'une des deux Hautes Parties contractantes se trouvait en présence d'un cas non expressément prévu par la présente Convention mais rentrant cependant dans son cadre, les administrations compétentes des deux Etats régleraient en commun et dans l'esprit des dispositions qui précèdent, la situation ainsi constatée.

§ 2. — La même procédure serait appliquée, si par suite de modifications apportées à sa législation fiscale par une des deux Hautes Parties contractantes, le réajustement de certaines des dispositions qui précèdent était nécessaire.

§ 3. — Ces accords modificatifs ou complémentaires feraient l'objet de notes échangées par la voie diplomatique.

*Article 16.*

La présente convention ne s'appliquera qu'au territoire métropolitain des Parties contractantes.

*Article 17.*

§ 1. — La présente convention sera ratifiée et les instruments de ratification seront échangés à Rome dans le plus bref délai.

§ 2. — La convention entrera en vigueur le premier janvier de l'année qui suivra celle de la ratification.

§ 3. — Elle pourra cesser de produire ses effets le premier janvier de chaque année, à condition qu'elle ait été dénoncée au moins huit mois à l'avance.

En foi de quoi les plénipotentiaires ont signé la présente convention et y ont apposé leur sceau.

Fait à Bruxelles, en double exemplaire, le onze juillet mil neuf cent trente et un.

(L. S.) Gino BOLAFFI.

(L. S.) C. CLAVIER.

(L. S.) R. PUTMAN.

(L. S.) F. LAVERS.

## PROTOCOLE FINAL

Au moment de procéder à la signature de la présente convention, les plénipotentiaires soussignés ont fait les déclarations concordantes suivantes qui forment partie intégrante de la convention :

## I.

§ 1. — Les Sociétés et autres personnes morales, légalement constituées dans l'un des deux Etats contractants et y ayant leur domicile fiscal, ainsi que leurs succursales et agences, ne seront pas soumises sur le territoire de l'autre Etat, en ce qui concerne les impôts directs visés par la présente convention, à une charge fiscale plus élevée que celle qui est supportée par les Sociétés nationales de même nature.

§ 2. — Le même principe est applicable aux personnes physiques en vertu de l'article 5 du Traité<sup>1</sup> de commerce et de navigation conclu entre la Belgique et l'Italie le 11 décembre 1882.

<sup>1</sup> DE MARTENS, *Nouveau Recueil général de Traités*, deuxième série, tome VIII, page 632.

*Article 15.*

§ 1. — Should either of the two High Contracting Parties be called upon to deal with a case not expressly provided for in the present Convention but falling within the general framework thereof, the competent authorities in the two States shall settle the matter thus brought to their attention jointly and in the spirit of the foregoing provisions.

§ 2. — The same procedure shall apply where amendments to the fiscal laws of either of the two High Contracting Parties necessitate the re-adjustment of certain of the foregoing provisions.

§ 3. — Any such amending or supplementary agreements shall be dealt with in notes exchanged through the diplomatic channel.

*Article 16.*

The present Convention shall only apply to the home territory of the Contracting Parties.

*Article 17.*

§ 1. — The present Convention shall be ratified, and the instruments of ratification shall be exchanged in Rome at the earliest possible date.

§ 2. — The Convention shall come into force on the first day of January of the year following that in which ratification takes place.

§ 3. — It may cease to apply as from the first day of January of each year, if denounced at least eight months previously.

In faith whereof the Plenipotentiaries have signed the present Convention and thereto affixed their seals.

Done in Brussels in duplicate the eleventh day of July, one thousand nine hundred and thirty-one.

(L. S.) GINO BOLAFFI.

(L. S.) C. CLAVIER.

(L. S.) R. PUTMAN.

(L. S.) F. LAVERS.

## FINAL PROTOCOL.

At the moment of signing the present Convention, the undersigned Plenipotentiaries have made the following identical declarations which shall form an integral part thereof :

## I.

§ 1. — As regards the direct taxes to which the present Convention relates, companies and other juristic persons legally constituted in either of the two Contracting States and having their fiscal domicile in its territory, together with their branches and agencies, shall not be subjected in the territory of the other State to higher fiscal charges than those borne by national companies of a like character.

§ 2. — The same principle shall apply to natural persons in virtue of Article 50 of the Treaty<sup>1</sup> of Commerce and Navigation concluded between Belgium and Italy on December 11, 1882.

<sup>1</sup> *British and Foreign State Papers*, Vol. 73, page 597.

## II.

Il est entendu que si l'un des deux Etats contractants perçoit un impôt réel sur les revenus des valeurs mobilières étrangères (fonds publics, obligations, actions, etc.) encaissés sur son territoire, cet impôt ne sera pas dû, eu égard aux avantages réciproques résultant de la présente convention, en ce qui concerne lesdits revenus imposables dans l'autre Etat en vertu des articles 4 et 5.

## III.

Les Administrations compétentes des deux Etats contractants s'entendront pour arrêter les règles générales de ventilation des bénéfices entre les établissements stables visés au § 3 de l'article 6.

## IV.

Les étudiants de l'un des deux Etats contractants, qui séjournent dans l'autre Etat exclusivement pour y faire leurs études, n'y sont pas assujettis à un impôt sur les subsides qu'ils reçoivent pour leur entretien et leurs études.

Fait à Bruxelles, en double exemplaire, le onze juillet mil neuf cent trente et un.

(L. S.) Gino BOLAFFI.

(L. S.) C. CLAVIER.

(L. S.) R. PUTMAN.

(L. S.) F. LAVERS.

Visto, d'ordine di Sua Maestà il Re,

[Il Ministro degli Affari Esteri,  
Suvich.

## II.

Should either of the two contracting States levy real taxes on income derived from foreign transferable securities (public funds, bonds, shares, etc.) when collected in its territory, it is understood that, in consideration of the mutual advantages arising out of the present Convention, such taxes shall not be payable on income derived from the sources aforementioned when taxable in the other State under Articles 4 and 5.

## III.

The competent authorities of the two Contracting States shall concert general rules for the apportionment of profits between the permanent establishments mentioned in paragraph 3 of Article 6.

## IV.

Students who are nationals of either of the two contracting States sojourning in the other State for the exclusive purpose of study shall not be subject to taxation on the allowances received by them for maintenance and study.

Done in Brussels in duplicate the eleventh day of July one thousand nine hundred and thirty-one

(L. S.) GINO BOLAFFI.

(L. S.) C. CLAVIER.

(L. S.) R. PUTMAN.

(L. S.) F. LAVERS.



N° 3121.

---

## FRANCE ET TURQUIE

Déclaration commune relative à la valorisation de la section du " Chemin de fer de Bagdad " comprise entre Alexandrette et les au-delà de Nissibin ; Protocole relatif à l'établissement d'un nouveau régime et à la liquidation de l'exploitation actuelle, signés à Ankara, le 27 octobre 1932, et Echange de notes y relatif, de la même date.

---

## FRANCE AND TURKEY

Joint Declaration with regard to the better Utilisation of the Section of the " Bagdad Railway " between Alexandretta and the District beyond Nisibin ; Protocol concerning the Establishment of a new Régime and the Winding up of the present Operating System, signed at Ankara, October 27, 1932, and Exchange of Notes relating thereto of the same date.

N° 3121. — DÉCLARATION COMMUNE DES GOUVERNEMENTS FRANÇAIS ET TURC RELATIVE A LA VALORISATION DE LA SECTION DU « CHEMIN DE FER DE BAGDAD » COMPRISE ENTRE ALEXANDRETTE ET LES AU-DELA DE NISSIBIN. SIGNÉE A ANKARA, LE 27 OCTOBRE 1932.

*Texte officiel français communiqué par le président du Conseil, ministre des Affaires étrangères de la République française. L'enregistrement de cette déclaration a eu lieu le 3 janvier 1933.*

LE GOUVERNEMENT FRANÇAIS et LE GOUVERNEMENT TURC, animés du désir de resserrer les liens d'une amicale collaboration sur la frontière turco-syrienne, et reconnaissant qu'il est de leur commun intérêt de définir, dans l'esprit de l'article 10 de l'Accord<sup>1</sup> d'Ankara du 20 octobre 1921, les conditions de fonctionnement normal de la section du « Chemin de fer de Bagdad » comprise entre Alexandrette et les au-delà de Nissibin, et d'assurer le prolongement de ce chemin de fer vers l'est, déclarent leur intention d'apporter tous leurs soins à la valorisation du réseau et de favoriser à cette fin, par une collaboration des deux Parties, la conclusion d'un accord au sein de la Société concessionnaire des Chemins de fer de Bagdad, en vue d'établir un régime rationnel conforme aux intérêts du trafic entre la Turquie et la Syrie.

Pour assurer la réalisation de ces intentions les Hautes Parties contractantes conviennent :

- a) De procéder à la liquidation de l'exploitation actuelle dans le délai maximum d'un an ;
- b) D'assurer de concert, en attendant l'établissement d'un régime définitif, le fonctionnement normal du réseau et la continuité du trafic sur l'ensemble de ce réseau ;
- c) De rechercher à cette fin, au cours du délai d'un an susvisé, un accord relatif à une exploitation provisoire, soit par l'entremise de compagnies constituées conformément aux dispositions du protocole ci-annexé, soit si l'application de ce protocole se heurtait à des difficultés insurmontables, par tout autre mode de gestion directe ou indirecte repondant au but poursuivi.

Jusqu'à l'expiration du délai maximum d'un an nécessaire à la liquidation de l'exploitation actuelle et à l'établissement d'un nouveau régime provisoire, l'état de choses présent ne sera pas modifié. Toutefois le secteur Adana-Fewzi Pacha sera remis au Gouvernement turc six mois après la signature du présent accord.

ANKARA, le 27 octobre 1932.

(s) Charles DE CHAMBRUN.

(s) TEWFIK RUCHTU Bey.

Copie certifiée conforme :

*Le Ministre plénipotentiaire  
Chef du Service du Protocole :*

P. de Fouquières.

<sup>1</sup> Vol. LIV, page 177, de ce recueil.



<sup>1</sup> TRADUCTION. — TRANSLATION.

No. 3121. — JOINT DECLARATION BY THE FRENCH AND TURKISH GOVERNMENTS WITH REGARD TO THE BETTER UTILISATION OF THE SECTION OF THE " BAGHDAD RAILWAY " BETWEEN ALEXANDRETTA AND THE DISTRICT BEYOND NISIBIN. SIGNED AT ANKARA, OCTOBER 27, 1932.

*French official text communicated by the President of the Council, Minister for Foreign Affairs of the French Republic. The registration of this Declaration took place January 3, 1933.*

THE FRENCH GOVERNMENT and THE TURKISH GOVERNMENT, desirous of strengthening the ties of friendly collaboration on the Turco-Syrian frontier, and recognising that it is in their common interest to define, in the spirit of Article 10 of the Ankara Agreement<sup>2</sup> of October 20, 1921, the conditions of normal operation of the section of the " Baghdad Railway " between Alexandretta and the district beyond Nisibin, and to arrange for the eastward extension of that railway, declare their intention to do all in their power to provide for the better utilisation of the line, and for that purpose to promote, by collaboration between the two Parties, the conclusion of an agreement within the Concessionary Company of the Baghdad Railways, in order to establish a practical régime which will take account of the interests of traffic between Turkey and Syria.

In order to carry out these intentions, the High Contracting Parties agree :

(a) To wind up the present system of operation in not more than one year ;

(b) To cooperate, pending the establishment of a permanent régime, in providing for the normal working of the line and continuous traffic over the whole of the said line;

(c) For that purpose, during the above-mentioned period of one year, to endeavour to arrive at an agreement concerning provisional operation, either through companies formed in accordance with the provisions of the Protocol annexed hereto, or, should the application of that Protocol meet with insurmountable difficulties, by any other means of direct or indirect management which meets the object in view.

Up to the expiry of the maximum period of one year required for the winding-up of the present system of operation and the establishment of a new provisional régime, the present state of affairs shall not be changed. Nevertheless, the section of line Adana-Fewzi Pasha shall be handed over to the Turkish Government six months after the signature of the present Agreement.

ANKARA, October 27, 1932.

(s) Charles DE CHAMBRUN.

(s) TEWFIK RUCHTU Bey.

<sup>1</sup> Traduit par le Secrétariat de la Société des Nations, à titre d'information.

<sup>2</sup> Vol. LIV, page 177, of this Series.

<sup>1</sup> Translated by the Secretariat of the League of Nations, for information.

## PROTOCOLE

RELATIF A L'ÉTABLISSEMENT D'UN NOUVEAU RÉGIME ET A LA LIQUIDATION  
DE L'EXPLOITATION ACTUELLE.

*Article premier.*

Le Gouvernement turc assurera l'exploitation de la section Bozanti-Adana-Fewzi Pacha.

L'exploitation des sections Payas-Toprak-Kalé Fewzi Pacha - Meidan Ekbès et Tchoban Bey-Nissibin, sises en territoire turc, sera confiée à une société à capitaux français, constituée sous le régime des lois turques, et dans laquelle une participation pourra être réservée à des capitaux turcs. Ladite société s'entendra avec le Gouvernement turc pour déterminer les conditions de cette exploitation.

L'exploitation des sections Alexandrette-Payas Meidan Ekbès Tchoban Bey et prolongement en territoire syrien au delà de Nissibin, sises en territoire syrien, sera confiée à une société constituée sous le régime des lois françaises.

*Article 2.*

Un accord interviendra entre les chemins de fer de l'Etat turc, la société turque et la société française pour régler les conditions du trafic.

Cet accord portera notamment :

- a) Sur le droit de passage moyennant péage des convois de la société turque et de la société française sur la section Toprak Kalé - Fewzi Pacha, exploitée par les chemins de fer de l'Etat turc.
- b) Sur les conditions de fixation des tarifs de transport pour cette section qui intéresse les trois exploitations.

Aucun tarif différentiel ne pourra être établi en principe sur cette section. Cependant, les deux gouvernements se réservent le droit d'étudier, le cas échéant, d'un commun accord, toute dérogation à cette règle qui deviendrait nécessaire.

Dans les conditions fixées par le Protocole, annexe V de l'Accord<sup>1</sup> d'Ankara du 30 mai 1926, la Turquie aura le droit de faire ses transports militaires par chemin de fer, de Meidan Ekbès à Tchoban Bey, à travers le territoire syrien et la Syrie aura le droit de faire ses transports militaires par chemin de fer, de Tchoban Bey à Nissibin à travers le territoire turc.

*Article 3.*

La répartition du matériel et des approvisionnements sera effectuée d'un commun accord entre les intéressés.

En cas de désaccord sur cette répartition, il sera fait appel à un arbitre désigné par l'Organisation des communications et du transit de la S. D. N.

*Article 4.*

Le Gouvernement turc renonce, en son nom propre, à toute réclamation sur les produits d'exploitation depuis la prise en charge de la section visée au paragraphe 1 de l'article premier par la Société française actuellement exploitante jusqu'à la date de sa remise au Gouvernement turc, et donne, pour la part lui revenant, quitus définitif des comptes afférents à cette exploitation.

<sup>1</sup> Vol. LIV, page 195, de ce recueil.

## PROTOCOL

CONCERNING THE ESTABLISHMENT OF A NEW RÉGIME AND THE WINDING-UP OF THE  
PRESENT OPERATING SYSTEM.*Article 1.*

The Turkish Government shall provide for the operation of the section Bozani-Adana-Fewzi Pasha.

The operation of the section Payas Toprak Kalé-Fewzi Pasha - Meidan Ekbès and Tchoban Bey-Nisibin, which are situated in Turkish territory, shall be handed over to a company with French capital, incorporated under Turkish law, in which a share may be reserved for Turkish capital. The said company shall agree with the Turkish Government for the purpose of fixing the conditions of such operation.

The operation of the sections Alexandretta-Payas Meidan Ekbès-Tchoban Bey and of the extension into Syrian territory beyond Nisibin, which are situated in Syrian territory, shall be handed over to a company incorporated under French law.

*Article 2.*

An agreement shall be concluded between the Turkish State Railway, the Turkish company, and the French company, for the purpose of settling conditions of traffic.

This agreement shall deal particularly :

(a) With the right of passage, on payment of tolls, of the Turkish company's and the French company's trains on the section Toprak Kalé - Fewzi Pasha, which is operated by the Turkish State Railways ;

(b) With the conditions for fixing transport tariffs for this section which is of interest to all three operating organisations.

In principle no differential tariff may be established in this section. Nevertheless, the two Governments reserve their right, if necessary, to consider by common agreement any exception to this rule which may become necessary.

Under the conditions laid down in the Protocol, Annex V to the Ankara Agreement<sup>1</sup> of May 30, 1926, Turkey shall have the right to carry military traffic by rail from Meidan Ekbès to Tchoban Bey through Syrian territory, and Syria shall have the right to carry military traffic by rail from Tchoban Bey to Nisibin through Turkish territory.

*Article 3.*

The allocation of rolling-stock and plant shall be carried out by joint agreement between the parties concerned.

Should there be any disagreement as to this allocation, the case shall be laid before an arbitrator appointed by the Communications and Transit Organisation of the League of Nations.

*Article 4.*

The Turkish Government hereby relinquishes in its own name any claims on the profits on operation from the taking-over of the section referred to in paragraph 1 of Article 1 by the French company which is at present operating it up to the date of handing-over to the Turkish Government, and hereby gives a final discharge in respect of all accounts connected with such operation so far as concerns the part due to Turkey.

<sup>1</sup> Vol. LIV, page 195, of this Series.

*Article 5.*

Pour une durée de quinze années, à compter de la date de la signature du présent protocole et à moins qu'un accord n'intervienne au cours de cette période pour fixer le régime définitif de ce chemin de fer, la Turquie et la Syrie ne feront pas usage de leur droit de rachat sans s'être préalablement mis d'accord.

Toutefois le Gouvernement turc se réserve la faculté de faire usage de son droit de rachat, pour les sections Payas-Toprak Kalé et Fewzi Pacha - Meidan Ekbès à partir de la quatrième année de la prise en charge de l'exploitation de ces sections par la société turque, moyennant préavis de trois mois à cette dernière.

De même la Société turque, exploitant la section Tchoban Bey - Nissibin, aura le droit, à toute époque à partir de la quatrième année de sa prise en charge de l'exploitation de cette section, de renoncer à cette exploitation moyennant préavis de trois mois.

*Article 6.*

Les droits conférés par le présent protocole à la société exploitant les sections prises en territoire turc ne seront en aucun cas transférables à une autre société, sauf accord préalable avec le Gouvernement turc.

Fait en double exemplaire, à Ankara, le 27 octobre 1932.

(s) Charles DE CHAMBRUN.

(s) TEWFIK RUCHTU Bey.

Copie certifiée conforme :

*Le Ministre plénipotentiaire,  
Chef du Service du Protocole :*

P. de Fouquières.

## ÉCHANGE DE NOTES

## I.

ANKARA, le 27 octobre 1932.

MONSIEUR L'AMBASSADEUR,

Me référant au protocole que nous avons signé en date de ce jour, j'ai l'honneur de faire connaître à Votre Excellence qu'en cas de licenciement de personnel actuellement employé sur la section qui sera restituée au Gouvernement de la République turque dans un délai de six mois à dater de la signature du présent protocole, il sera procédé suivant la règle observée pour le licenciement du personnel de la ligne Mersine-Adana.

Je vous prie d'agréer, Monsieur l'Ambassadeur les assurances de ma très haute considération.

(s) TEWFIK RUCHTU Bey.

Son Excellence

Monsieur le Comte de Chambrun,  
Ambassadeur de France.

*Article 5.*

For a period of fifteen years from the date of the signature of the present Protocol, unless during that period an agreement is concluded to fix the definitive régime of this railway, Turkey and Syria shall not avail themselves of their right of repurchase without first coming to an agreement.

Nevertheless, the Turkish Government reserves the option of availing itself of its right of repurchase for the sections Payas-Toprak Kalé and Fewzi Pasha - Meidan Ekbès as from the fourth year from the taking-over of the operation of those sections by the Turkish company, provided that three months' previous notice shall be given to the said company.

Similarly, the Turkish company which operates the section Tchoban Bey-Nisibin shall have the right, at any time from the fourth year from its taking-over the operation of this section, to relinquish such operation on giving three months' previous notice.

*Article 6.*

The rights granted by the present Protocol to the company operating the sections which are in Turkish territory shall in no case be transferable to another company except by previous agreement with the Turkish Government.

Done in duplicate at Ankara, October 27, 1932.

(s) Charles DE CHAMBRUN.

(s) TEWFIK RUCHTU Bey.

## EXCHANGE OF NOTES.

## I.

ANKARA, *October 27, 1932.*

YOUR EXCELLENCY,

With reference to the Protocol that we have signed on this date, I have the honour to inform Your Excellency that should any of the personnel at present employed on the section which will be returned to the Turkish Government within six months from the date of the present Protocol be paid off, the rule which was observed on paying off the personnel of the Mersine-Adana line will be followed.

I have the honour to be, etc.

(s) TEWFIK RUCHTU Bey.

His Excellency  
Monsieur le Comte de Chambrun,  
Ambassador of France.

## II.

*ANKARA, le 27 octobre 1932.*

MONSIEUR L'AMBASSADEUR,

Me référant au protocole que nous avons signé en date de ce jour, il me paraît utile de préciser à Votre Excellence que l'organisation de la direction de la Société turque dont la constitution est prévue à l'article premier, paragraphe 2, de ce protocole, sera analogue à celle de la Compagnie des Chemins de fer Izmir-Kasaba ; cette société aura toute liberté pour faire une entente avec la société française exploitant en Syrie en vue d'assurer l'unité de direction et de fonctionnement nécessaire à l'exploitation.

Je vous prie d'agréer, Monsieur l'Ambassadeur, les assurances de ma haute considération.

*(s) TEWFIK RUCHTU Bey.*

Son Excellence  
Monsieur le Comte de Chambrun,  
Ambassadeur de France.

## III.

*ANKARA, le 27 octobre 1932.*

MONSIEUR LE MINISTRE,

J'ai l'honneur d'accuser réception des deux lettres que Votre Excellence a bien voulu m'adresser pour être annexées au protocole que nous venons de signer à la date de ce jour.

En prenant acte de ces documents, je vous renouvelle, Monsieur le Ministre, les assurances de ma très haute considération.

*(s) Charles DE CHAMBRUN.*

Son Excellence  
le D<sup>r</sup> Tewfik Ruchtu Bey,  
Ministre des Affaires étrangères.

## II.

ANKARA, *October 27, 1932.*

YOUR EXCELLENCY,

With reference to the Protocol that we have signed on this date, it seems to me desirable to inform Your Excellency that the organisation of the directorate of the Turkish Company, the establishment of which is provided for in Article 1, paragraph 2, of the said Protocol, will be similar to that of the Smyrna-Kassaba Railway Company; the said company will be quite free to enter into an agreement with the French company operating in Syria with a view to providing for the unity of management and working necessary for operation.

I have the honour to be, etc.

(s) TEWFIK RUCHTU Bey.

His Excellency  
Monsieur le Comte de Chambrun,  
Ambassador of France.

## III.

ANKARA, *October 27, 1932.*

YOUR EXCELLENCY,

I have the honour to acknowledge receipt of the two letters which Your Excellency has forwarded to me to be annexed to the Protocol we have signed to-day.

I take note of these documents, and have the honour to be, etc.

(s) CHARLES DE CHAMBRUN.

His Excellency  
Dr. Tewfik Ruchtu Bey,  
Minister for Foreign Affairs.





N° 3122.

---

**GRÈCE  
ET ÉTAT LIBRE D'IRLANDE**

Echange de notes comportant un accord relatif aux relations commerciales entre les deux pays. Athènes, le 15 mai 1930.

---

**GREECE  
AND IRISH FREE STATE**

Exchange of Notes constituting an Agreement in regard to Commercial Relations between the two Countries. Athens, May 15, 1930.

No. 3122. — EXCHANGE OF NOTES<sup>1</sup>  
BETWEEN THE GOVERNMENT  
OF THE IRISH FREE STATE  
AND THE HELLENIC GOVERN-  
MENT CONSTITUTING AN  
AGREEMENT IN REGARD  
TO COMMERCIAL RELATIONS  
BETWEEN THE TWO COUN-  
TRIES. ATHENS, MAY 15, 1930.

N<sup>o</sup> 3122. — ÉCHANGE DE NOTES<sup>1</sup>  
ENTRE LE GOUVERNEMENT  
DE L'ÉTAT LIBRE D'IRLANDE  
ET LE GOUVERNEMENT HEL-  
LÉNIQUE COMPORTANT UN  
ACCORD RELATIF AUX RELA-  
TIONS COMMERCIALES ENTRE  
LES DEUX PAYS. ATHÈNES, LE  
15 MAI 1930.

*Textes officiels anglais et français communiqués  
par le délégué permanent de l'Etat libre d'Ir-  
lande auprès de la Société des Nations. L'en-  
registrement de cet échange de notes a eu lieu le  
6 janvier 1933.*

*English and French official texts communicated  
by the Permanent Delegate of the Irish Free  
State accredited to the League of Nations.  
The registration of this Exchange of Notes  
took place January 6, 1933.*

<sup>2</sup> TRADUCTION. — TRANSLATION.

I.

FROM THE BRITISH MINISTER AT ATHENS TO  
THE GREEK ACTING MINISTER FOR FOREIGN  
AFFAIRS.

BRITISH LEGATION.

ATHENS, *May 15, 1930.*

MONSIEUR LE MINISTRE,

At the instance of His Majesty's Government in the Irish Free State and under instructions from His Majesty's Principal Secretary of State for Foreign Affairs, I have the honour to inform Your Excellency that the Government of the Irish Free State are prepared to extend as from to-day's date complete most-favoured-nation treatment to all goods produced or manufactured in Greece on importation into the Irish Free State, and, further, to undertake that the duty on currants, the produce of Greece, imported into the Irish Free State shall not exceed 2s. per cwt., on the under-

<sup>1</sup> Entré en vigueur le 15 mai 1930.

<sup>2</sup> Traduit par le Secrétariat de la Société des Nations, à titre d'information.

I.

LE MINISTRE DE GRANDE-BRETAGNE A ATHÈNES  
AU MINISTRE PAR INTERIM DES AFFAIRES  
ÉTRANGÈRES DE GRÈCE.

LÉGATION  
DE GRANDE-BRETAGNE,

ATHÈNES, *le 15 mai 1930.*

MONSIEUR LE MINISTRE,

A la demande du gouvernement de Sa Majesté dans l'Etat libre d'Irlande et d'ordre du principal Secrétaire d'Etat de Sa Majesté pour les affaires étrangères, j'ai l'honneur de porter à votre connaissance que le gouvernement de l'Etat libre d'Irlande est disposé à accorder, à partir d'aujourd'hui, le bénéfice complet du traitement de la nation la plus favorisée à toutes les marchandises produites ou fabriquées en Grèce et importées dans l'Etat libre d'Irlande et, en outre, à s'engager à ce que le droit frappant les raisins secs produits en Grèce et importés dans l'Etat libre d'Irlande ne dépasse pas 2

<sup>1</sup> Came into force May 15, 1930.

<sup>2</sup> Translated by the Secretariat of the League of Nations, for information.

standing that, so long as the Irish Free State continues to accord such treatment to Greek goods, all goods produced or manufactured in the Irish Free State shall enjoy, as from to-day's date, complete most-favoured-nation treatment, on importation into Greece.

2. I should be grateful if Your Excellency would be good enough to inform me whether the Hellenic Government agree to the proposals set forth herein as constituting a *modus vivendi* regulating the commercial relations between the Irish Free State and Greece, pending the entry into force of a formal Treaty of Commerce with the Irish Free State, and at the same time subject to the understanding that it may be terminated by either Government by three months' notice to that effect.

3. The proposed *modus vivendi* will not embrace the preferences which are or may be in the future accorded in the Irish Free State to goods which are the produce or manufacture of any other State of the British Commonwealth of Nations.

4. If the arrangement proposed herein meets with the approval of the Hellenic Government, this Note and the notification of Your Excellency's acceptance will constitute an agreement between the two Governments.

I avail, etc.

Patrick RAMSAY.

II.

FROM THE GREEK ACTING MINISTER FOR FOREIGN AFFAIRS TO THE BRITISH MINISTER AT ATHENS.

MINISTÈRE  
DES AFFAIRES ÉTRANGÈRES.

ATHÈNES, le 15 mai 1930.

MONSIEUR LE MINISTRE,

J'ai l'honneur d'accuser réception de la lettre en date d'aujourd'hui par laquelle Votre Excel-

shillings par quintal (cwt.), étant entendu qu'aussi longtemps que l'Etat libre d'Irlande continuera à accorder ce traitement aux marchandises helléniques, toutes les marchandises produites ou fabriquées dans l'Etat libre d'Irlande jouiront, à partir d'aujourd'hui, à leur importation en Grèce, du bénéfice complet du traitement de la nation la plus favorisée.

2. Je vous serais obligé de bien vouloir me faire connaître si le gouvernement hellénique accepte les propositions ci-dessus comme constituant un *modus vivendi* réglant les relations commerciales entre l'Etat libre d'Irlande et la Grèce, en attendant l'entrée en vigueur d'un traité de commerce définitif avec l'Etat libre d'Irlande, et étant entendu que ce *modus vivendi* pourra être dénoncé par l'un ou l'autre gouvernement moyennant un préavis de trois mois.

3. Le *modus vivendi* proposé ne s'étendra pas au régime de préférence qui est ou qui pourrait être accordé à l'avenir dans l'Etat libre d'Irlande, aux marchandises produites ou fabriquées dans tout autre Etat du Commonwealth britannique.

4. Si l'arrangement proposé ci-dessus est approuvé par le gouvernement hellénique, la présente note et la note par laquelle vous aurez bien voulu signifier votre acceptation constitueront un accord entre les deux gouvernements.

Veillez agréer, etc.

Patrick RAMSAY.

TRADUCTION. — TRANSLATION.

II.

LE MINISTRE PAR INTÉRIM DES AFFAIRES ÉTRANGÈRES DE GRÈCE AU MINISTRE DE GRANDE-BRETAGNE A ATHÈNES.

MINISTRY  
FOR FOREIGN AFFAIRS.

ATHENS, May 15, 1930.

MONSIEUR LE MINISTRE,

I have the honour to acknowledge receipt of your Note of to-day's date wherein Your

<sup>1</sup> Traduction du Gouvernement de l'Etat libre d'Irlande.

<sup>1</sup> Translation of the Government of the Irish Free State.

lence a bien voulu m'informer que le Gouvernement de Sa Majesté dans l'Etat libre d'Irlande est prêt à accorder, à partir d'aujourd'hui, la clause entière de la nation la plus favorisée à toutes les marchandises produites ou fabriquées en Grèce, et importées dans l'Etat libre d'Irlande, et s'engage, en outre, à ce que le droit d'entrée sur les raisins, produits de la Grèce, importés dans l'Etat libre d'Irlande, ne dépasse pas 2 shillings par cwt., à condition que, tant que l'Etat libre d'Irlande continue à accorder ce traitement aux marchandises helléniques, toutes les marchandises produites ou fabriquées dans l'Etat libre d'Irlande bénéficieront à leur importation en Grèce, à partir d'aujourd'hui, de la clause entière de la nation la plus favorisée.

2. En réponse, j'ai l'honneur d'informer Votre Excellence que le Gouvernement hellénique accepte que les propositions ci-dessus constituent un *modus vivendi* réglant les relations commerciales entre la Grèce et l'Etat libre d'Irlande, jusqu'à la conclusion d'un traité définitif de commerce avec l'Etat libre d'Irlande, et à condition que chacun des deux gouvernements puisse lui faire prendre fin avec un préavis de trois mois.

3. Il est entendu que ce *modus vivendi* ne s'étend pas sur le régime de préférence que le Gouvernement de l'Etat libre d'Irlande accorde ou pourrait accorder à l'avenir aux marchandises produites ou fabriquées dans tout Etat faisant partie de l'Empire britannique.

4. Il est convenu que la note de Votre Excellence ainsi que ma présente note d'acceptation constitueront un arrangement entre les deux gouvernements.

Veillez agréer, etc.

B. KARAPANAIOTIS.

Certified True copy :

Sean Lester,

*Permanent Representative of the  
Irish Free State accredited to the  
League of Nations,*

Geneva, 23 December, 1932.

Excellency has been good enough to inform me that the Government of the Irish Free State are prepared to extend as from to-day's date complete most-favoured-nation treatment to all goods produced or manufactured in Greece on importation into the Irish Free State and further to undertake that the duty on currants, the produce of Greece, imported into the Irish Free State, shall not exceed 2s. per cwt., on the condition that, so long as the Irish Free State continues to accord such treatment to Greek goods, all goods produced or manufactured in the Irish Free State shall enjoy, as from to-day's date, complete most-favoured-nation treatment on importation into Greece.

2. In reply I have the honour to inform Your Excellency that the Hellenic Government agree to the above proposals as constituting a *modus vivendi* regulating the commercial relations between Greece and the Irish Free State, pending the conclusion of a formal Treaty of Commerce with the Irish Free State, and on condition that it may be terminated by either of the two Governments by three months' notice to that effect.

3. It is understood that this *modus vivendi* will not embrace the preferences which are or may be in the future accorded by the Government of the Irish Free State to goods which are the produce or manufacture of any other State of the British Commonwealth of Nations.

4. It is agreed that Your Excellency's Note and my present Note of acceptance will constitute an Agreement between the two Governments.

Accept, etc.

B. KARAPANAIOTIS.

N° 3123.

---

## DANEMARK ET SUÈDE

Déclaration concernant l'exemption,  
pour les navires naviguant dans  
l'Öresund de l'obligation d'être  
munis de lignes de charge et de  
certificats de lignes de charge.  
Signée à Copenhague, le 23 dé-  
cembre 1932.

---

## DENMARK AND SWEDEN

Declaration regarding the Exemption  
of Vessels navigating in the Öre  
Sund from the necessity of being  
provided with Load Line Marks  
and Load Line Certificates. Signed  
at Copenhagen, December 23,  
1932.

TEXTE DANOIS. — DANISH TEXT.

TEXTE SUÉDOIS. — SWEDISH TEXT.

N<sup>o</sup> 3123. — DEKLARATION<sup>1</sup> MELLER DANMARK OG SVERIGE OM FRITAGELSE FOR SKIBE I ØRESUNDSFARTEN FOR PLIGTTIL AT VÆRE FORSYNET MED LASTELINIE OG LASTELINIE-CERTIFICATER. UNDERTEGNET I KØBENHAVN DEN 23 DECEMBER 1932.

N<sup>o</sup> 3123. — ÖVERENSKOMMELSE<sup>1</sup> MELLAN SVERIGE OCH DANMARK FRITAGANDE FARTYG, I FART MELLAN HAMNAR VID ØRESUND, FRAN SKYLDIGHET ATT VARA FÖRSETT MED LASTMÄRKE OCH DÄRÖVER UTFÄRDAT CERTIFIKAT. UNDERTECKNAD I KÖPENHAMN DEN 23 DECEMBER 1932.

*Textes officiels danois et suédois communiqués par le Délégué permanent du Danemark auprès de la Société des Nations. L'enregistrement de cette déclaration a eu lieu le 6 janvier 1933.*

*Danish and Swedish official texts communicated by the Permanent Delegate of Denmark accredited to the League of Nations. The registration of this Declaration took place January 6, 1933.*

DEN KGL. DANSKE OG DEN KGL. SVENSKKE REGERING træffer i Henhold til Art. 2, 2det Stk. i den internationale Lastelinie-Konvention<sup>2</sup> af 5. Juli 1930 herved Aftale om, at ingen af de kontraherende Parter skal kunne gøre Fordring paa, at et Skib, hjemmehørende i det andet Land, i Fart mellem Havne ved Øresund skal være forsynet med Lastelinie og derom udfærdiget Lastelinie-Certifikat.

Ved Øresund forstaas i denne Deklaration Farvandet imellem Linien Gilbjergshoved-Kullen i Nord og Linien Stevns Fyr-Falsterbo Odde i Syd.

Denne Deklaration træder i Kraft den 1. Januar 1933 og ophører at gælde tre Maaneder efter Opsigelse fra en af Parternes Side.

Til Bekræftelse heraf har undertegnede, dertil behørigt bemyndigede, underskrevet denne Deklaration, der er affattet i det danske og

KUNGL. SVENSKA OCH KUNGL. DANSKA REGERINGARNA överenskomma i anledning av art. 2 punkt 2 i den internationella lastlinjekonventionen<sup>2</sup> den 5 juli 1930, att ingendera av de fördragsslutande parterna äger påfordra, att fartyg, hemmahörande inom den andra partens område, i fart mellan hamnar vid Øresund skall vara försett med lastmärke och däröver utfärdat fribords-certifikat.

Med Øresund förstås i denna deklARATION farvattnet mellan linjen Gilbjergshoved — Kullen i norr och linjen Stevns fyr — Falsterbo udde i söder.

Denna deklARATION träder i kraft den 1 januari 1933 och upphör att gälla tre månader efter av någondera parten skedd uppsägning.

Till bekräftelse härav hava undertecknade, därtill behörigen bemyndigade, underskrivit denna deklARATION, som är avfattad på svenska

<sup>1</sup> Entrée en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 1933.

<sup>2</sup> Vol. CXXXV, page 301, de ce recueil.

<sup>1</sup> Came into force January 1st, 1933.

<sup>2</sup> Vol. CXXXV, page 301, of this Series.

det svenske Sprog, samt forsynet den med deres Segl.

Udfærdiget i København i to Eksemplarer den 23. December 1932.

P. MUNCH.

och danska språken, samt försett densamma med sina sigill.

Som skedde i Köpenhann, i två exemplar, den 23 december 1932.

O. EWERLÖF.

Pour copie conforme :

Le Ministère des Affaires étrangères.  
Copenhague, le 20 décembre 1932.

Axel Nørgaard,  
*Chef du Département politique-juridique  
du Ministère des Affaires étrangères.*

<sup>1</sup> TRADUCTION.

N<sup>o</sup> 3123. — DÉCLARATION ENTRE LE DANEMARK ET LA SUÈDE CONCERNANT L'EXEMPTION, POUR LES NAVIRES NAVIGUANT DANS L'ÖRESUND, DE L'OBLIGATION D'ÊTRE MUNIS DE LIGNES DE CHARGE ET DE CERTIFICATS DE LIGNES DE CHARGE. SIGNÉE A COPENHAGUE, LE 23 DÉCEMBRE 1932.

LE GOUVERNEMENT ROYAL DANOIS et LE GOUVERNEMENT ROYAL SUÉDOIS, conformément à l'article 2, deuxième alinéa, de la Convention internationale du 5 juillet 1930 sur les lignes de charge, conviennent qu'aucune des Parties contractantes ne pourra exiger qu'un navire appartenant à l'autre pays soit muni, dans la navigation entre les ports de l'Öresund, de ligne de charge et de certificat de ligne de charge.

<sup>1</sup> Traduit par le Secrétariat de la Société des Nations, à titre d'information.

<sup>1</sup> TRANSLATION.

No. 3123. — DECLARATION BETWEEN DENMARK AND SWEDEN REGARDING THE EXEMPTION OF VESSELS NAVIGATING IN THE ÖRE SUND FROM THE NECESSITY OF BEING PROVIDED WITH LOAD LINE MARKS AND LOAD LINE CERTIFICATES. SIGNED AT COPENHAGEN, DECEMBER 23, 1932.

THE ROYAL DANISH GOVERNMENT and THE ROYAL SWEDISH GOVERNMENT, in conformity with Article 2, paragraph 2, of the International Convention of July 5, 1930, respecting Load Lines, agree that neither of the Contracting Parties may require a vessel registered in the other country to be provided, for purposes of navigation between ports in the Öre Sund, with load line marks and load line certificates.

<sup>1</sup> Translated by the Secretariat of the League of Nations, for information.

Le terme Öresund s'entend, dans la présente déclaration, des eaux situées entre la ligne Gilbjerg-Hoved-Kullen, au nord, et la ligne phare de Stevns-cap de Falsterbo, au sud.

La présente déclaration entrera en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 1933 et cessera d'avoir effet trois mois après que l'une des Parties l'aura dénoncée.

En foi de quoi les soussignés, dûment munis de pleins pouvoirs, ont signé la présente déclaration, rédigée en langue danoise et en langue suédoise, et y ont apposé leurs cachets.

Fait à Copenhague en double exemplaire le 23 décembre 1932.

P. MUNCH.

O. EWERLÖF.

For the purposes of the present Declaration, the term Öre Sund shall be deemed to mean the waters situated between the Gilbjerg Hoved-Kullen line to the North and the line between the Stevns Lighthouse and Capè Falsterbo to the South.

The present Declaration shall come into force on January 1st, 1933, and shall cease to apply three months after denunciation by either of the Parties.

In faith whereof the undersigned, duly provided with full powers, have signed the present Declaration drawn up in the Danish and Swedish languages and have thereto affixed their seals.

Done in duplicate at Copenhagen on December 23, 1932.

P. MUNCH.

O. EWERLÖF.



N° 3124.

---

POLOGNE ET  
UNION DES RÉPUBLIQUES  
SOVIÉTISTES SOCIALISTES

Pacte de non-agression, avec deux  
protocoles de signature. Signés à  
Moscou, le 25 juillet 1932.

---

POLAND  
AND UNION OF SOVIET  
SOCIALIST REPUBLICS

Pact of Non-Aggression, with two  
Protocols of Signature. Signed at  
Moscow, July 25, 1932.

## TEXTE POLONAIS. — POLISH TEXT.

N<sup>o</sup> 3124. — PAKT<sup>1</sup> NIEAGRESJÍ MIĘDZY RZECZĄPOSPOLITĄ POLSKA A ZWIĄZKIEM SOCJALISTYCZNYCH REPUBLIK RAD, PODPISANY W MOSKWIE, DNIA 25 LIPCA 1932 r.

*Textes officiels polonais et russe communiqués par le chargé d'affaires a. i. de la délégation polonaise auprès de la Société des Nations. L'enregistrement de ce pacte a eu lieu le 9 janvier 1933.*

PREZYDENT RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ z jednej strony CENTRALNY KOMITET WYKONAWCZY ZWIĄZKU SOCJALISTYCZNYCH REPUBLIK RAD z drugiej.

Ożywieni pragnieniem utrwalenia istniejącego między ich krajami pokoju i przekonani o tem, że utrzymanie pokoju między nimi jest wybitnym czynnikiem w dziele utrzymania pokoju powszechnego ;

Uznając, że Traktat Pokoju z 18-go marca 1921<sup>2</sup> roku stanowi, jak dotychczas, podstawę ich wzajemnych stosunków i zobowiązań ;

Przekonani, że pokojowe załatwienie sporów międzynarodowych i usuwanie wszystkiego, co mogłoby się sprzeciwiać normalnemu stanowi stosunków między Państwami, jest najpewniejszym środkiem do osiągnięcia zamierzonego celu ;

Oświadczając, że żadne z zaciągniętych do chwili obecnej przez Każdą ze Stron zobowiązań nie stoi na przeszkodzie pokojowemu rozwojowi ich wzajemnych stosunków i nie jest w sprzeczności z niniejszym Traktatem ;

Postanowili zawrzeć niniejszy Traktat celem rozwinięcia i uzupełnienia Traktatu, podpisanego w Paryżu 27-go sierpnia 1928 roku<sup>3</sup>, a wprowadzonego w życie Protokółem, podpisanym w Moskwie 9-go lutego 1929 roku<sup>4</sup>, i wyznaczili w tym celu swych Pełnomocników, a mianowicie :

PREZYDENT RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ :

Stanisława PATKA, Posła Nadzwyczajnego i Ministra Pełnomocnego Rzeczypospolitej Polskiej w Moskwie,

CENTRALNY KOMITET WYKONAWCZY ZWIĄZKU SOCJALISTYCZNYCH REPUBLIK RAD :

Mikołaja KRESTINSKIEGO, Członka Centralnego Komitetu Wykonawczego Związku Socjalistycznych Republik Rad, Zastępcę Komisarza Ludowego Spraw Zagranicznych,

Którzy po wymianie swych pełnomocnictw uznanych za dobre i w należytej formie wystawione, zgodzili się na następujące postanowienia :

<sup>1</sup> L'échange des ratifications a eu lieu à Varsovie, le 23 décembre 1932.

<sup>2</sup> Vol. VI, page 51, de ce recueil.

<sup>3</sup> Vol. XCIV, page 57 ; et vol. CXXXIV, page 411, de ce recueil.

<sup>4</sup> Vol. LXXXIX, page 369, de ce recueil.

## TEXTE RUSSE. — RUSSIAN TEXT.

№ 3124. — ДОГОВОР О НЕНАПАДЕНИИ<sup>1</sup> МЕЖДУ ПОЛЬСКОЙ РЕСПУБЛИКОЙ И СОЮЗОМ СОВЕТСКИХ СОЦИАЛИСТИЧЕСКИХ РЕСПУБЛИК, ПОДПИСАННЫЙ В МОСКВЕ 25-ГО ИЮЛЯ 1932 ГОДА.

*Polish and Russian official texts communicated by the Chargé d'Affaires a. i. of the Polish Delegation accredited to the League of Nations. The registration of this Pact took place January 9, 1933.*

Президент Польской Республики с одной стороны и Центральный Исполнительный Комитет Союза Советских Социалистических Республик с другой, руководимые желанием сохранения существующего между их странами мира и убежденные в том, что сохранение между ними мира является значительным фактором в деле сохранения всеобщего мира,

признавая, что мирный договор от 18-го марта 1921 года<sup>2</sup> является, попрежнему, основой их взаимных отношений и обязательств,

будучи убеждены, что мирное разрешение международных споров и устранение всего, что противоречило бы нормальному состоянию отношений между государствами, является наиболее верным средством достижения намеченной цели,

заявляя, что ни одно из принятых на себя каждой из сторон до настоящего времени обязательств не препятствует мирному развитию их взаимных отношений и не противоречит настоящему Договору,

Постановили заключить настоящий Договор с целью развития и дополнения Договора, подписанного в Париже 27-го августа 1928 года<sup>3</sup> и введенного в жизнь Протоколом, подписанным в Москве 9 февраля 1929 года<sup>4</sup>, и назначили с этой целью своих уполномоченных, а именно :

Президент Польской Республики :

Господина Станислава Патэка, чрезвычайного Посланника и Полномочного Министра Польской Республики в Москве, и

Центральный Исполнительный Комитет Союза Советских Социалистических Республик:

Николая Николаевича Крестинского, Члена Центрального Исполнительного Комитета Союза Советских Социалистических Республик, Заместителя Народного Комиссара по Иностраным Дела́м,

которые по обмену своими полномочиями, найденными в добром и надлежащем виде, пришли к соглашению о нижеследующих постановлениях :

<sup>1</sup> The exchange of ratifications took place at Warsaw, December 23, 1932.

<sup>2</sup> Vol. VI, page 51, of this Series.

<sup>3</sup> Vol. XCIV, page 57; and Vol. CXXXIV, page 411, of this Series.

<sup>4</sup> Vol. LXXXIX, page 369, of this Series.

*Artykuł 1.*

Obie Umawiające się Strony stwierdzając, że wyrzekły się wojny jako narzędzia polityki narodowej w ich wzajemnych stosunkach, zobowiązują się wzajemnie do powstrzymywania się od wszelkich działań agresywnych lub od napaści jedna na drugą, zarówno samodzielnie, jak łącznie z innymi mocarstwami.

Za działanie sprzeczne z zobowiązaniami niniejszego artykułu uznany będzie wszelki akt gwałtu, naruszający całość i nietykalność terytorjum lub niepodległość polityczną drugiej Umawiającej się Strony, nawet, gdyby te działania były dokonane bez wypowiedzenia wojny i z uniknięciem wszelkich jej możliwych przejawów.

*Artykuł 2.*

W razie, gdyby jedna z Umawiających się Stron została napadnięta przez państwo trzecie lub przez grupę państw trzecich, druga Umawiająca się Strona zobowiązuje się nie udzielać ani bezpośrednio, ani pośrednio, pomocy i poparcia państwu napadającemu przez cały czas trwania zatargu.

Jeżeli jedna z Umawiających się Stron podejmie napaść na państwo trzecie, to druga Strona będzie miała prawo wypowiedzieć niniejszy Traktat bez uprzedzenia.

*Artykuł 3.*

Każda z Umawiających się Stron zobowiązuje się nie brać udziału w żadnych porozumieniach z punktu widzenia agresji jawnie dla drugiej Strony wrogich.

*Artykuł 4.*

Zobowiązania, wymienione w artykułach pierwszym i drugim niniejszego Traktatu, nie mogą w żadnym razie ograniczać lub zmieniać praw międzynarodowych i zobowiązań wypływających dla każdej z obu Umawiających się Stron z umów, które ona zawarła przed wejściem w życie niniejszego Traktatu, o ile te umowy nie zawierają w sobie elementu napaści.

*Artykuł 5.*

Obie Umawiające się Strony, dążąc do załatwienia i rozstrzygnięcia wyłącznie zapomocą środków pokojowych wszelkich sporów i zatargów, bez względu na ich charakter i pochodzenie, które mogłyby między nimi wyniknąć, zobowiązują się kwestje sporne, co do których nie udało się osiągnąć porozumienia w czasie właściwym na drodze dyplomatycznej, przekazywać do postępowania pojednawczego, zgodnie z postanowieniami Konwencji o stosowaniu postępowania koncyliacyjnego, która to konwencja stanowi część integralną niniejszego Traktatu i winna być podpisana oddzielnie i ratyfikowana możliwie najprędzej łącznie z Traktatem o nieagresji.

*Artykuł 6.*

Traktat niniejszy będzie ratyfikowany w możliwie bliskim terminie i dokumenty ratyfikacyjne będą wymienione w Warszawie w ciągu trzydziestu dni od dnia ratyfikowania go przez Polskę i Związek Socjalistycznych Republik Rad, poczem Traktat wejdzie natychmiast w życie.

*Статья 1.*

Обе договаривающиеся стороны, констатируя, что они отказались от войны, как орудия национальной политики в их взаимоотношениях, обязуются взаимно воздерживаться от всяких агрессивных действий или нападения одна на другую, как отдельно, так и совместно с другими державами.

Действием, противоречащим обязательствам настоящей статьи, будет признан всякий акт насилия, нарушающий целостность и неприкосновенность территории или политическую независимость другой договаривающейся стороны, даже если бы эти действия были осуществлены без об'явления войны и с избеганием всех ее возможных проявлений.

*Статья 2.*

В случае, если бы одна из договаривающихся сторон подверглась нападению со стороны третьего государства или группы третьих государств, другая договаривающаяся сторона обязуется не оказывать, ни прямо, ни косвенно, помощи и поддержки нападающему государству в продолжение всего конфликта.

Если одна из договаривающихся сторон предпримет агрессию против третьего государства, то другая сторона будет вправе, без предупреждения, денонсировать настоящий Договор.

*Статья 3.*

Каждая из договаривающихся сторон обязуется не принимать участия ни в каких соглашениях, с агрессивной точки зрения явно враждебных другой стороне.

*Статья 4.*

Обязательства, упомянутые в статьях 1 и 2 настоящего Договора, не могут ни в коем случае ограничить или видоизменить международные права и обязательства, вытекающие для обеих договаривающихся сторон из соглашений, заключенных ими до вступления в силу сего Договора, поскольку эти соглашения не заключают в себе элементов агрессии.

*Статья 5.*

Обе договаривающиеся стороны, стремясь к улажению и разрешению, только при помощи мирных средств, всех споров и конфликтов, независимо от их природы или происхождения, которые могли бы возникнуть между ними, обязуются передавать спорные вопросы, в отношении которых в надлежащий период времени не могло быть достигнуто соглашения дипломатическим путем, на согласительную процедуру, согласно постановлений конвенции о применении согласительной процедуры, каковая Конвенция составляет неотъемлемую часть настоящего Договора и должна быть подписана отдельно и ратифицирована в возможно скорый срок совместно с Договором о ненападении.

*Статья 6.*

Настоящий Договор будет ратифицирован в возможно скорый срок и ратификационные грамоты будут обменены в городе Варшаве в течении тридцати дней со дня ратифицирования Польшей и Союзом Советских Социалистических Республик, после чего Договор вступит немедленно в силу.

*Artykuł 7.*

Traktat zawiera się na trzy lata, przyczem, o ile jedna z Umawiających się Stron nie wymówi go na sześć miesięcy przed upływem terminu, to będzie się uważało, że okres mocy Traktatu został przedłużony automatycznie na dalszy okres dwuletni.

*Artykuł 8.*

Traktat niniejszy został sporządzony w języku polskim i rosyjskim i oba teksty będą uważane za autentyczne.

Na dowód czego wyżej wymienieni Pełnomocnicy podpisali niniejszy Traktat i opatrzyli go swemi pieczęciami.

Sporządzono w Moskwie w dwóch egzemplarzach, dnia 25 lipca 1932 r.

(L. S.) St. PATEK.

(L. S.) N. KRESTINSKI.

## PROTOKÓŁ PODPISANIA Nr. 1.

Umawiające się Strony oświadczają, że artykuł 7 Traktatu z dnia 25 lipca 1932 roku nie może być rozumiany w taki sposób, że upływ terminu lub przedterminowe wypowiedzenie zgodnie z art. 7 mogłyby pociągnąć za sobą ograniczenie lub uchylene się od wykonania zobowiązań, wypływających z Traktatu Paryskiego z 1928 roku.

Sporządzono w Moskwie w dwóch egzemplarzach, dnia 25 lipca 1932 roku.

St. PATEK.

N. KRESTINSKI.

## PROTOKÓŁ PODPISANIA Nr. 2.

Podpisując w dniu dzisiejszym Pakt Nieagresji, obie Strony, po wymianie poglądów z okazji złożenia przez stronę sowiecką projektu konwencji koncyliacyjnej, wyrażają przekonanie, że nie istnieje między Stronami zasadnicza rozbieżność zdań.

Sporządzono w Moskwie w dwóch egzemplarzach, dnia 25 lipca 1932 roku.

St. PATEK.

N. KRESTINSKI.

*Статья 7.*

Договор заключается на три года с тем, что поскольку одна из договаривающихся сторон не денонсирует его за шесть месяцев до истечения срока, срок действия Договора считается автоматически продленным на следующий двухлетний период.

*Статья 8.*

Настоящий Договор составлен на польском и русском языках и оба текста будут считаться аутентичными.

В удостоверение чего поименованные выше Уполномоченные подписали настоящий Договор и приложили к нему свои печати.

Учинено в Москве, в двух экземплярах, 25 июля 1932 года.

(L. S.) Ст. Ратек.

(L. S.) Н. Крестинский.

## ПРОТОКОЛ ПОДПИСАНИЯ № 1.

Договаривающиеся стороны заявляют, что статья 7 Договора от 25 июля 1932 года не может быть толкуема таким образом, что истечение срока или денонсация до истечения срока согласно статьи 7 могли бы иметь последствием ограничение или уклонение от исполнения обязательств, вытекающих из Парижского договора 1928 года.

Учинено в Москве, в двух экземплярах, 25 июля 1932 года.

Ст. Ратек.

Н. Крестинский.

## ПРОТОКОЛ ПОДПИСАНИЯ № 2.

Подписывая сего числа Договор о ненападении, обе стороны, обменявшись мнениями по поводу представленного советской стороной проекта согласительной конвенции, высказывают убеждение в отсутствии между сторонами существенных разногласий.

Учинено в Москве, в двух экземплярах, 25 июля 1932 года.

Ст. Ратек.

Н. Крестинский.

<sup>1</sup> TRADUCTION. — TRANSLATION.N<sup>o</sup> 3124. — PACTE DE NON-AGRESSION ENTRE LA POLOGNE ET L'UNION DES RÉPUBLIQUES SOVIÉTISTES SOCIALISTES. SIGNÉ A MOSCOU, LE 25 JUILLET 1932.

LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE DE POLOGNE, d'une part, et LE COMITÉ EXÉCUTIF CENTRAL DE L'UNION DES RÉPUBLIQUES SOVIÉTISTES SOCIALISTES, d'autre part,

Animés du désir de maintenir l'état de paix existant entre leurs pays et convaincus que le maintien de la paix entre eux constitue un élément important dans l'œuvre de conservation de la paix universelle ;

Considérant que le Traité de Paix du 18 mars 1921 constitue, comme par le passé, la base de leurs rapports et engagements réciproques ;

Persuadés que le règlement pacifique des conflits internationaux et l'exclusion de tout ce qui pourrait être contraire à l'état normal des relations entre les Etats sont les moyens les plus sûrs pour atteindre le but visé ;

Déclarant qu'aucune des obligations assumées jusqu'à présent par chacune des Parties ne fait obstacle au développement pacifique de leurs relations réciproques et n'est en contradiction avec le présent traité ;

Ont résolu de conclure le présent traité ayant pour but d'étendre et de compléter le Traité de renonciation à la guerre, signé à Paris le 27 août 1928, mis en vigueur par le Protocole signé à Moscou le 9 février 1929, et à cet effet ont désigné pour leurs plénipotentiaires, savoir :

LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE DE POLOGNE :

Stanislaw PATEK, envoyé extraordinaire et ministre plénipotentiaire de la République de Pologne à Moscou ;

LE COMITÉ CENTRAL EXÉCUTIF DE L'UNION DES RÉPUBLIQUES SOVIÉTISTES SOCIALISTES :

Nicolas KRESTINSKI, Membre du Comité central exécutif de l'Union des Républiques soviétistes socialistes, remplaçant le commissaire du peuple des Affaires étrangères ;

Lesquels, après l'échange de leurs pleins pouvoirs, reconnus en bonne et due forme, sont convenus des dispositions suivantes :

*Article premier.*

Les deux Parties contractantes, constatant qu'elles ont renoncé à la guerre en tant qu'instrument de politique nationale dans leurs relations mutuelles, s'engagent réciproquement à ne se livrer à aucune action agressive ni à l'invasion contre l'autre partie, aussi bien séparément que conjointement avec d'autres Puissances.

Sera considéré comme acte contraire aux engagements prévus au présent article tout acte de violence portant atteinte à l'intégrité et à l'inviolabilité du territoire, ou à l'indépendance politique de l'autre Partie contractante, même si ces actes avaient été commis sans déclaration de guerre et en évitant toutes ses manifestations possibles.

<sup>1</sup> Traduction du Gouvernement polonais.

<sup>1</sup> Translation of the Polish Government.



<sup>1</sup> TRADUCTION. — TRANSLATION.

## No. 3124. — PACT OF NON-AGGRESSION BETWEEN POLAND AND THE UNION OF SOVIET SOCIALIST REPUBLICS. SIGNED AT MOSCOW, JULY 25, 1932.

THE PRESIDENT OF THE POLISH REPUBLIC, of the one part, and THE CENTRAL EXECUTIVE COMMITTEE OF THE UNION OF SOVIET SOCIALIST REPUBLICS, of the other part,

Desirous of maintaining the present state of peace between their countries, and convinced that the maintenance of peace between them constitutes an important factor in the work of preserving universal peace ;

Considering that the Treaty of Peace of March 18, 1921, constitutes, now as in the past, the basis of their reciprocal relations and undertakings ;

Convinced that the peaceful settlement of international disputes and the exclusion of all that might be contrary to the normal condition of relations between States are the surest means of arriving at the goal desired ;

Declaring that none of the obligations hitherto assumed by either of the Parties stands in the way of the peaceful development of their mutual relations or is incompatible with the present Pact ;

Have decided to conclude the present Pact with the object of amplifying and completing the Pact for the renunciation of war signed at Paris on August 27, 1928, and put into force by the Protocol signed at Moscow on February 9, 1929, and for that purpose have designated as their Plenipotentiaries :

THE PRESIDENT OF THE POLISH REPUBLIC :

Stanislaw PATEK, Envoy Extraordinary and Minister Plenipotentiary of the Polish Republic at Moscow ;

THE CENTRAL EXECUTIVE COMMITTEE OF THE UNION OF SOVIET SOCIALIST REPUBLICS :

Nicolai KRESTINSKI, Member of the Central Executive Committee of the Union of Soviet Socialist Republics, replacing the People's Commissar for Foreign Affairs,

Who, after exchanging their full powers, found in good and due form, have agreed on the following provisions :

*Article I.*

The two Contracting Parties, recording the fact that they have renounced war as an instrument of national policy in their mutual relations, reciprocally undertake to refrain from taking any aggressive action against or invading the territory of the other Party, either alone or in conjunction with other Powers.

Any act of violence attacking the integrity and inviolability of the territory or the political independence of the other Contracting Party shall be regarded as contrary to the undertakings contained in the present Article, even if such acts are committed without declaration of war and avoid all warlike manifestations as far as possible.

<sup>1</sup> Traduit par le Secrétariat de la Société des Nations, à titre d'information.

<sup>1</sup> Translated by the Secretariat of the League of Nations, for information.

*Article 2.*

Au cas où une des Parties contractantes viendrait à être attaquée par un Etat tiers, ou par un groupe d'Etats tiers, l'autre Partie contractante s'engage à ne prêter aide et assistance ni directement ni indirectement à l'Etat agresseur pendant toute la durée du conflit.

Si une des Parties contractantes avait commis un acte d'agression contre un Etat tiers, l'autre Partie contractante aura le droit de se délier du présent traité sans dénonciation préalable.

*Article 3.*

Chacune des Parties contractantes s'engage à ne participer à aucune entente qui, au point de vue de l'agression, serait ouvertement hostile à l'égard de l'autre Partie.

*Article 4.*

Les engagements stipulés aux articles 1 et 2 du présent traité ne sauraient en aucun cas limiter ni modifier les droits internationaux et obligations, découlant pour chaque Partie contractante des accords conclus par elle avant l'entrée en vigueur du présent traité, pour autant que lesdits accords n'impliquent pas des éléments d'agression.

*Article 5.*

Les deux Parties contractantes, désirant régler et résoudre exclusivement par des moyens pacifiques tous les litiges et différends de quelque nature ou origine qu'ils soient qui pourraient surgir entre elles, s'engagent à soumettre les questions litigieuses qui, dans un délai raisonnable, n'auraient pu être réglées par la voie diplomatique, à la procédure de conciliation, conformément aux dispositions de la convention prévoyant l'application de la procédure de conciliation, laquelle constitue partie intégrante du présent traité et devra être signée séparément et ratifiée aussi vite que possible, simultanément avec le traité de non-agression.

*Article 6.*

Le présent traité sera ratifié aussitôt que faire se pourra et les instruments de ratification en seront échangés à Varsovie dans le courant de trente jours qui suivront sa ratification par la Pologne et l'Union des Républiques soviétistes socialistes, après quoi le traité entrera immédiatement en vigueur.

*Article 7.*

La durée du présent traité sera de trois ans. S'il n'est pas dénoncé par l'une des Parties contractantes après un préavis de six mois au moins, avant l'expiration de cette période, il sera renouvelé par tacite reconduction pour une nouvelle période de deux ans.

*Article 8.*

Le présent traité est rédigé en polonais et en russe, les deux textes faisant également foi.

En foi de quoi les plénipotentiaires susmentionnés ont signé le présent traité et l'ont revêtu de leurs cachets.

Fait à Moscou, en deux exemplaires, le 25 juillet 1932.

(—) St. PATEK.

(—) N. KRESTINSKI.

*Article 2.*

Should one of the Contracting Parties be attacked by a third State or by a group of other States, the other Contracting Party undertakes not to give aid or assistance, either directly or indirectly, to the aggressor State during the whole period of the conflict.

Should one of the Contracting Parties commit an act of aggression against a third State, the other Contracting Party shall have the right to denounce the present Pact without notice.

*Article 3.*

Each of the Contracting Parties undertakes not to be a party to any agreement openly hostile to the other Party from the point of view of aggression.

*Article 4.*

The undertakings provided for in Articles 1 and 2 of the present Pact shall in no case limit or modify the international rights and obligations of each Contracting Party under agreements concluded by it before the coming into force of the present Pact, so far as the said agreements contain no aggressive elements.

*Article 5.*

The two Contracting Parties, desirous of settling and solving, exclusively by peaceful means, any disputes and differences, of whatever nature or origin, which may arise between them, undertake to submit questions at issue, which it has not been possible to settle within a reasonable period by diplomacy, to a procedure of conciliation, in accordance with the provisions of the Convention for the application of the procedure of conciliation, which constitutes an integral part of the present Pact and shall be signed separately and ratified as soon as possible simultaneously with the Pact of Non-Aggression.

*Article 6.*

The present Pact shall be ratified as soon as possible, and the instruments of ratification shall be exchanged at Warsaw within thirty days following the ratification by Poland and the Union of Soviet Socialist Republics, after which the Pact shall come into force immediately.

*Article 7.*

The Pact is concluded for three years. If it is not denounced by one of the Contracting Parties, after previous notice of not less than six months before the expiry of that period, it shall be automatically renewed for a further period of two years.

*Article 8.*

The present Pact is drawn up in Polish and Russian, both texts being authentic.

In faith whereof the above-named Plenipotentiaries have signed the present Pact and have thereto affixed their seals.

Done at Moscow, in two copies, July 25, 1932.

(—) St. PATEK.

(—) N. KRESTINSKI.

## PROTOCOLE DE SIGNATURE N° 1

Les Parties contractantes déclarent que l'article 7 du Traité en date du 25 juillet 1932 ne peut pas être interprété dans le sens que l'écoulement du délai ou la dénonciation avant l'écoulement du délai conformément à l'article 7 aurait pour conséquence la limitation ou l'annulation des obligations résultant du Traité de Paris de 1928.

Fait à Moscou, en deux exemplaires, le 25 juillet 1932.

(—) St. PATEK.

(—) N. KRESTINSKI.

## PROTOCOLE DE SIGNATURE N° 2

En signant à la date de ce jour le Traité de non-agression, les deux Parties, après avoir échangé leurs opinions à l'occasion du projet de la convention de conciliation présenté par la Partie soviétique, déclarent être convaincues qu'il n'existe pas de divergences essentielles entre elles.

Fait à Moscou, en deux exemplaires, le 25 juillet 1932.

(—) St. PATEK.

(—) N. KRESTINSKI.

## PROTOCOL OF SIGNATURE No. 1.

The Contracting Parties declare that Article 7 of the Pact of July 25, 1932, cannot be interpreted as meaning that the expiry of the time-limit or denunciation before the expiry of the time-period under Article 7 could have as a result the limitation or cancellation of the obligations arising out of the Pact of Paris of 1928.

Done at Moscow, in two copies, July 25, 1932.

(—) St. PATEK.

(—) N. KRESTINSKI.

## PROTOCOL OF SIGNATURE No. 2.

On signing the Pact of Non-Aggression this day, the two Parties, having exchanged their views on the draft Conciliation Convention submitted by the Soviet Party, declare that they are convinced that there is no essential difference of opinion between them.

Done at Moscow, in two copies, July 25, 1932.

(—) St. PATEK.

(—) N. KRESTINSKI.



N° 3125.

---

**POLOGNE ET  
UNION DES RÉPUBLIQUES  
SOVIÉTISTES SOCIALISTES**

Convention de conciliation. Signée  
à Moscou, le 23 novembre 1932.

---

**POLAND  
AND UNION OF SOVIET  
SOCIALIST REPUBLICS**

Convention of Conciliation. Signed  
at Moscow, November 23, 1932.

## TEXTE POLONAIS. — POLISH TEXT.

N<sup>o</sup> 3125. — KONWENCJA<sup>1</sup> O STOSOWANIU KONCYLJACJI MIĘDZY RZECZĄPOSPOLITĄ POLSKĄ A ZWIĄZKIEM SOCJALISTYCZNYCH REPUBLIK RAD, PODPISANA W MOSKWIE, DNIA 23 LISTOPADA 1932 r.

*Textes officiels polonais et russe communiqués par le chargé d'Affaires a. i. de la délégation polonaise auprès de la Société des Nations. L'enregistrement de cette convention a eu lieu le 9 janvier 1933.*

Zgodnie z postanowieniem artykułu 5 Paktu Nieagresji między Rzecząpospolitą Polską a Związkiem Socjalistycznych Republik Rad, podpisanego w Moskwie dnia 25 lipca 1932 roku<sup>2</sup>,

PREZYDENT RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ z jednej strony i CENTRALNY KOMITET WYKONAWCZY ZWIĄZKU SOCJALISTYCZNYCH REPUBLIK RAD z drugiej strony,

Postanowili zawrzeć Konwencję Koncyliacyjną i wyznaczyli w tym celu swych Pełnomocników :

PREZYDENT RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ :

Stanisława PATKA, Posła Nadzwyczajnego i Ministra Pełnomocnego Rzeczypospolitej Polskiej w Moskwie,

CENTRALNY KOMITET WYKONAWCZY ZWIĄZKU SOCJALISTYCZNYCH REPUBLIK RAD :

Maksyma LITWINOWA, Członka Centralnego Komitetu Wykonawczego Związku Socjalistycznych Republik Rad, Komisarza Ludowego Spraw Zagranicznych,

Którzy, po wymianie swych pełnomocnictw, uznanych za dobre i w należytej formie wystawione, zgodzili się na następujące postanowienia :

*Artykuł I.*

Umawiające się Strony zobowiązują się wzajemnie poddawać, zgodnie z postanowieniami niniejszej Konwencji, Komisji Koncyliacyjnej do załatwienia polubownego wszelkie możliwe spory, któreby mogły powstać między Rzecząpospolitą Polską a Związkiem Socjalistycznych Republik Rad, z racji faktów zaszytych po wejściu w życie niniejszej Konwencji, a które to spory w czasie właściwym nie dałyby się załatwić w drodze dyplomatycznej.

Postanowienia niniejszej Konwencji nie stosują się do spraw terytorjalnych.

<sup>1</sup> L'échange des ratifications a eu lieu à Varsovie, le 23 décembre 1932.

<sup>2</sup> Voir page 41 de ce volume.



## TEXTE RUSSE. — RUSSIAN TEXT.

№ 3125. — КОНВЕНЦИЯ<sup>1</sup> О СОГЛАСИТЕЛЬНОЙ ПРОЦЕДУРЕ МЕЖДУ ПОЛЬСКОЙ РЕСПУБЛИКОЙ И СОЮЗОМ СОВЕТСКИХ СОЦИАЛИСТИЧЕСКИХ РЕСПУБЛИК, ПОДПИСАННАЯ 23-ОГО НОЯБРЯ 1923 ГОДА.

*Polish and Russian official texts communicated by the Chargé d'Affaires a. i. of the Polish Delegation. accredited to the League of Nations. The registration of this Convention took place January 9, 1933.*

Согласно постановлению статьи 5 Договора о ненападении между Польской Республикой и Союзом Советских Социалистических Республик, подписанного в Москве 25 июля 1932<sup>2</sup>,

Президент Польской Республики, с одной стороны, и  
Центральный Исполнительный Комитет Союза Советских Социалистических Республик, с другой стороны,  
решили заключить Конвенцию о согласительной процедуре и назначили для этой цели своими Уполномоченными :

Президент Польской Республики :

Господина Станислава Патека, Чрезвычайного Посланника и Полномочного  
Министра Польской Республики в Москве, и

Центральный Исполнительный Комитет Союза Советских Социалистических Республик  
Максима Максимовича Литвинова, Члена Центрального Исполнительного  
Комитета Союза Советских Социалистических Республик, Народного  
Комиссара по Иностранным Дела́м,

которые, после взаимного пред'явления своих полномочий, найденных составленными в должной и надлежащей форме, согласились о нижеследующих постановлениях:

*Статья 1.*

Договаривающиеся Стороны взаимно обязуются передавать Согласительной Комиссии, согласно постановлениям настоящей Конвенции, для достижения, взаимного соглашения, всякие возможные спорные вопросы, которые могли бы возникнуть между Польской Республикой и Союзом Советских Социалистических Республик из фактов, имевших место после вступления в силу настоящей Конвенции и которые не удалось бы разрешить в надлежащий срок дипломатическим путем.

Постановления настоящей Конвенции не относятся к территориальным вопросам.

<sup>1</sup> The exchange of ratifications took place at Warsaw, December 23, 1932.

<sup>2</sup> See page 41 of this Volume.

Przewidziane w Porozumieniu polsko-sowieckim z dnia 3 sierpnia 1925 roku postępowanie w sprawie zatargów granicznych pozostaje w mocy. W razie niezałatwienia ich polubownie w trybie przewidzianym w powyższym Porozumieniu, każda z Umawiających się Stron będzie mogła je wnieść do Komisji Koncyljacyjnej, przewidzianej w artykule niniejszym.

#### *Artykuł 2.*

Komisja Koncyljacyjna, przewidziana w artykule 1, składać się będzie z czterech członków, przyczem każda z Umawiających się Stron wyznacza po dwóch członków z pośród swych obywateli dla każdej sesji Komisji.

Każda z Umawiających się Stron będzie miała prawo korzystać z pomocy ekspertów, mianowanych przez nią, którzy będą mieli prawo zasiadać w Komisji z głosem doradczym. Każda z Umawiających się Stron będzie miała również prawo, za wspólną zgodą obu stron Komisji, żądać przesłuchania przez Komisję osób, których zeznania uzna za pożyteczne.

Przewodniczyć Komisji będzie jeden z przedstawicieli Strony przeciwnej niż ta, na której terytorjum odbywa się dana sesja.

#### *Artykuł 3.*

Komisja Koncyljacyjna będzie miała za zadanie wyjaśniać kwestje sporne, które będą jej przedstawiane, zbierać w tym celu wszelkie niezbędne informacje, dokładać starań do pogodzenia Stron i, w celu załatwienia sporu, formułować propozycje, które uzna za słuszne i które zaleci obu Umawiającym się Stronom przyjąć w drodze dyplomatycznej.

Jeżeli Komisji Koncyljacyjnej nie uda się podczas jednej sesji sformułować propozycji załatwienia rozpatrywanego przez nią sporu i jeżeli Umawiające się Strony nie dojdą w czasie właściwym do porozumienia w drodze dyplomatycznej, każda z Umawiających się Stron będzie miała prawo zażądać, aby spór ten był oddany ponownie do rozważenia Komisji Koncyljacyjnej.

#### *Artykuł 4.*

Komisja Koncyljacyjna zbierać się będzie na wniosek jednej z Umawiających się Stron, skierowany do drugiej w drodze dyplomatycznej, w czasie ustalonym za obopólną zgodą przez Umawiające się Strony.

Zebrań Komisji winno nastąpić w terminie nieprzekraczającym jednego miesiąca od chwili wypłynięcia wyżej wspomnianego wniosku.

W zasadzie sesje Komisji nie powinny mieć miejsca częściej niż raz do roku, poza wypadkami nadzwyczajnymi, kiedy to Komisja winna będzie się zebrać na żądanie jednej ze Stron.

O ile Umawiające się Strony zgodnie inaczej nie postanowią, sesje Komisji będą się odbywały kolejno w Warszawie i Moskwie. Miejsce pierwszej sesji zostanie ustalone w drodze losowania.

Предусмотренная в польско-советском соглашении от 3 августа 1925 года процедура по разрешению пограничных конфликтов остается в силе. В случае недостижения полюбовного их разрешения, согласно порядка, предусмотренного в вышеупомянутом Соглашении, каждая из Договаривающихся Сторон будет иметь возможность внести их на рассмотрение Согласительной Комиссии, предусмотренной настоящей статьёй.

### *Статья 2.*

Согласительная Комиссия, предусмотренная в статье 1, будет состоять из четырех членов, назначаемых на каждую сессию Комиссии, причём каждая из Договаривающихся Сторон назначает двух членов из числа своих граждан.

Каждая из Договаривающихся Сторон будет иметь право прибегать к услугам назначенных ею экспертов, которые могут заседать в Комиссии с правом совещательного голоса. Каждая из Договаривающихся Сторон может также, по взаимному соглашению обеих сторон Комиссии, направлять в Комиссию для выслушивания лиц, показания которых эта сторона сочтет полезными.

На каждой сессии председательствовать будет представитель стороны иной, чем та, на территории которой имеет место данная сессия.

### *Статья 3.*

Согласительная Комиссия имеет задачей выяснять спорные вопросы, которые будут ей переданы, собирать для этой цели все необходимые сведения, прилагать усилия для примирения сторон и формулировать для разрешения спорных вопросов предложения, которые она находит справедливыми и которые она рекомендует обоим Договаривающимся Сторонам принять дипломатическим путем.

Если Согласительной Комиссии не удастся сформулировать на одной сессии предложение о разрешении рассматриваемого ею спора и если Договаривающиеся Стороны не придут в надлежащий срок к соглашению дипломатическим путем, каждой из Договаривающихся Сторон предоставляется право требовать передачи спора в Согласительную Комиссию для вторичного рассмотрения.

### *Статья 4.*

Согласительная Комиссия будет собираться по заявлению одной из Договаривающихся Сторон, направленному другой Стороне дипломатическим путем, в срок, устанавливаемый Договаривающимися Сторонами по обоюдному соглашению.

Собрание Комиссии должно состояться не позже, чем через один месяц с момента поступления вышеупомянутого заявления.

Как правило, сессии Комиссии не должны иметь место чаще, чем один раз в год, за исключением экстренных случаев, в каковых случаях Комиссия должна собраться по требованию одной из Сторон.

Поскольку Договаривающиеся Стороны по обоюдному соглашению не решат иначе, сессии Комиссии будут происходить поочередно в Варшаве и Москве. Место первой сессии, определяется жребием.

*Artykuł 5.*

Każda z Umawiających się Stron przedstawi Stronie drugiej w drodze dyplomatycznej, najpóźniej na 15 dni przed zebraniem się Komisji Koncyljacyjnej, listę spraw, które pragnie poddać rozważeniu na danej sesji.

*Artykuł 6.*

O ile Umawiające się Strony zgodnie nie postanowią inaczej, Komisja Koncyljacyjna sama ustali swą procedurę, poza zasadami tą Konwencją przewidzianymi.

*Artykuł 7.*

Dla prawomocności obrad Komisji Koncyljacyjnej niezbędna jest obecność wszystkich jej członków.

O ileby jeden z członków Komisji nie mógł wziąć udziału w pracach Komisji, strona zainteresowana wyznaczy jego zastępcę w przeciągu 30 dni po stwierdzeniu niemożności wzięcia udziału w sesji.

*Artykuł 8.*

Umawiające się Strony zobowiązują się ułatwiać Komisji Koncyljacyjnej wykonanie powierzonych jej zadań, w szczególności zaś dostarczać jej, w granicach możliwie najszerszych, wszystkich potrzebnych jej informacji i dokumentów.

*Artykuł 9.*

Komisja Koncyljacyjna sporządza sprawozdanie, dotyczące kwestyj spornych, które zostały jej przedłożone. Sprawozdanie to winno być dostarczone Umawiającym się Stronom przed końcem sesji, w czasie trwania której kwestje te będą rozważane, o ile Umawiające się Strony nie postanowią zgodnie przedłużenia tego terminu.

Sprawozdanie winno zawierać projekt załatwienia każdej sprawy spornej, przedstawionej do rozważenia Komisji, o ile projekt ten zostanie przyjęty przez wszystkich członków Komisji.

W wypadku, o ileby Komisja nie mogła osiągnąć zgody na projekt wspólny, sprawozdanie winno zawierać propozycje obydwóch stron.

*Artykuł 10.*

Sprawozdanie Komisji Koncyljacyjnej podpisują wszyscy jej członkowie. Winno ono być niezwłocznie podane do wiadomości Umawiających się Stron.

*Статья 5.*

Каждая из Договаривающихся Сторон сообщит другой Стороне дипломатическим путем не позднее, как за 15 дней до срока созыва Согласительной Комиссии, список вопросов, которые она желает рассмотреть на данной сессии.

*Статья 6.*

Поскольку Договаривающиеся Стороны по обоюдному соглашению не решат иначе, Согласительная Комиссия сама определит порядок своей процедуры, соблюдая при этом, однако, положения, предусмотренные настоящей Конвенцией.

*Статья 7.*

Для правомочности заседания Согласительной Комиссии необходимо присутствие всех ее членов.

Если бы один из членов Комиссии не мог принять участие в работах Комиссии, заинтересованная Сторона назначит его заместителя в течении 30 дней после того, как будет констатирована невозможность присутствовать на сессии.

*Статья 8.*

Договаривающиеся Стороны обязуются облегчать Согласительной Комиссии исполнение возложенных на нее задач, в частности снабжать ее в возможно полной мере всеми необходимыми сведениями и документами.

*Статья 9.*

Согласительная Комиссия составляет доклад относительно переданных ей спорных вопросов. Доклад этот должен быть представлен Договаривающимся Сторонам до окончания сессии, во время которой рассматривались эти вопросы, поскольку Договаривающиеся Стороны не согласятся продлить этот срок.

В докладе должен заключаться проект разрешения каждого из спорных вопросов, переданных на рассмотрение Комиссии, при условии принятия проекта всеми членами Комиссии.

В случае невозможности сформулирования совместного проекта, доклад должен заключать предложения обеих сторон.

*Статья 10.*

Доклад Согласительной Комиссии подписывается всеми ее членами. Он должен быть доведен в кратчайший срок до сведения Договаривающихся Сторон.

*Artykuł 11.*

Każda z Umawiających się Stron zobowiązuje się w terminie należytych, nieprzekraczającym w żadnym razie trzech miesięcy, powiadomić drugą, czy zgadza się na propozycje wspólne Komisji, zawarte w jej sprawozdaniu.

*Artykuł 12.*

Sprawozdania Komisji Koncyljacyjnej mogą być ogłoszone całkowicie lub częściowo tylko za zgodą obu Umawiających się Stron.

*Artykuł 13.*

Wynagrodzenie członków Komisji Koncyljacyjnej oraz ekspertów i innych osób, powołanych przez jedną z Umawiających się Stron, pokrywa Strona powołująca. Inne koszty, związane z działalnością Komisji, ponoszą obie Umawiające się Strony po połowie.

*Artykuł 14.*

W czasie trwania postępowania Koncyljacyjnego Umawiające się Strony zobowiązują się wzajemnie wstrzymywać od wszelkich zarządzeń, mogących oddziałać w niekorzystny sposób na urzeczywistnienie zaleceń Komisji Koncyljacyjnej.

*Artykuł 15.*

Konwencja niniejsza stanowi część integralną Paktu Nieagresji między Rzeczpospolitą Polską a Związkiem Socjalistycznych Republik Rad, podpisanego w Moskwie dnia 25 lipca 1932 roku, i będzie ratyfikowana równocześnie z powyższym Paktem.

Wejdzie ona w życie równocześnie z nim i będzie w mocy tak długo, jak długo będzie obowiązywał wyżej wymieniony Pakt.

Na dowód czego wyżej wymienieni Pełnomocnicy podpisali Konwencję niniejszą i wycisnęli na niej swe pieczęcie.

Sporządzono w Moskwie, w dwóch egzemplarzach, każdy w języku polskim i rosyjskim, dnia 23 listopada 1932 roku.

(M. P.) ST. PATEK.

(M. P.) M. LITWINOW.

*Статья 11.*

Каждая из Договаривающихся Сторон обязуется в надлежащий срок, ни в каком случае не превышающий трех месяцев, известить другую, принимает ли она совместные предложения Комиссии, изложенные в ее докладе.

*Статья 12.*

Доклады Согласительной Комиссии могут быть опубликованы полностью или частично исключительно по обоюдному соглашению Договаривающихся Сторон.

*Статья 13.*

Вознаграждение членов Согласительной Комиссии, экспертов, а также и других лиц, приглашенных одною из Сторон, возлагается на данную Сторону. Другие расходы, связанные с деятельностью Комиссии, обе Договаривающиеся Стороны несут поровну.

*Статья 14.*

В процессе согласительной процедуры Договаривающиеся Стороны взаимно обязуются воздерживаться от всякой меры, могущей повлиять неблагоприятным образом на выполнение предложений Согласительной Комиссии.

*Статья 15.*

Настоящая Конвенция является нераздельной частью Договора о ненападении между Польской Республикой и Союзом Советских Социалистических Республик, подписанного в Москве 25 июля 1932 года, и будет ратифицирована одновременно с вышеуказанным Договором.

Она вступит в силу одновременно с ним и останется в силе на все время действия названного Договора.

В удостоверение чего, вышеуказанные Уполномоченные подписали настоящую Конвенцию и приложили к ней свои печати.

Учинено в Москве, в двух экземплярах, каждый на польском и русском языках, «23» ноября 1932 года.

(L. S.) St. Ратек.

(L. S.) Литвинов.

<sup>1</sup> TRADUCTION. — TRANSLATION.N<sup>o</sup> 3125. — CONVENTION DE CONCILIATION ENTRE LA RÉPUBLIQUE DE POLOGNE ET L'UNION DES RÉPUBLIQUES SOVIÉTISTES SOCIALISTES. SIGNÉE A MOSCOU, LE 23 NOVEMBRE 1932.

Conformément aux dispositions de l'article 5 du Pacte de non agression entre la République de Pologne et l'Union des Républiques soviétistes socialistes signé à Moscou en date du 25 juillet 1932,

LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE DE POLOGNE, d'une part, et

LE COMITÉ EXÉCUTIF CENTRAL DE L'UNION DES RÉPUBLIQUES SOVIÉTISTES SOCIALISTES, d'autre part,

Ont résolu de conclure une Convention de conciliation et ont désigné à cet effet pour leurs plénipotentiaires :

LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE DE POLOGNE :

Stanislas PATEK, envoyé extraordinaire et ministre plénipotentiaire de la République de Pologne, à Moscou ;

LE COMITÉ EXÉCUTIF CENTRAL DE L'UNION DES RÉPUBLIQUES SOVIÉTISTES SOCIALISTES :

Maxime LITWINOW, membre du Comité exécutif central de l'Union des Républiques soviétistes socialistes, commissaire du peuple pour les Affaires étrangères ;

Lesquels, après l'échange de leurs pleins pouvoirs, trouvés en bonne et due forme, sont convenus des dispositions suivantes :

*Article premier.*

Les Parties contractantes s'engagent mutuellement à soumettre, conformément aux dispositions de la présente convention, à une Commission de conciliation, afin de conciliation, tous les différends possibles qui pourraient surgir entre la République de Pologne et l'Union des Républiques soviétistes socialistes, au sujet de faits postérieurs à l'entrée en vigueur de la présente convention et qui n'auraient pu être réglés dans un délai raisonnable par la voie diplomatique.

Les dispositions de la présente convention ne s'appliquent pas aux questions territoriales.

La procédure prévue dans l'Arrangement polono-soviétique en date du 3 août 1925 concernant les litiges de frontière, reste en vigueur. Au cas où ils n'auraient pas été réglés à l'amiable par les moyens prévus dans l'arrangement précité, chaque Partie contractante aura la faculté de les soumettre à la Commission de conciliation prévue par le présent article.

*Article 2.*

La Commission de conciliation, prévue dans l'article premier sera composée de quatre membres, dont chaque Partie contractante nommera deux parmi ses nationaux, pour chaque session de la commission.

<sup>1</sup> Traduction du Gouvernement polonais.

<sup>1</sup> Translation of the Polish Government.



<sup>1</sup> TRADUCTION. — TRANSLATION.

## No. 3125. — CONVENTION OF CONCILIATION BETWEEN THE POLISH REPUBLIC AND THE UNION OF SOVIET SOCIALIST REPUBLICS. SIGNED AT MOSCOW, NOVEMBER 23, 1932.

In accordance with the provisions of Article 5 of the Pact of Non-Aggression between the Polish Republic and the Union of Soviet Socialist Republics, signed at Moscow on July 25, 1932,

THE PRESIDENT OF THE POLISH REPUBLIC, of the one part, and  
THE CENTRAL EXECUTIVE COMMITTEE OF THE UNION OF SOVIET SOCIALIST REPUBLICS, of the other part,

Have decided to conclude a Conciliation Convention, and have appointed as their Plenipotentiaries for that purpose :

THE PRESIDENT OF THE POLISH REPUBLIC :

Stanislaw PATEK, Envoy Extraordinary and Minister Plenipotentiary of the Polish Republic at Moscow ;

THE CENTRAL EXECUTIVE COMMITTEE OF THE UNION OF SOVIET SOCIALIST REPUBLICS :

Maxim LITVINOV, Member of the Central Executive Committee of the Union of Soviet Socialist Republics, People's Commissar for Foreign Affairs,

Who, having exchanged their full powers, found in good and due form, have agreed upon the following provisions :

*Article 1.*

The Contracting Parties reciprocally undertake to submit to a Conciliation Commission for conciliation, in accordance with the provisions of the present Convention, any possible differences which may arise between the Polish Republic and the Union of Soviet Socialist Republics with regard to any events subsequent to the coming into force of the present Convention which it may not have been possible to settle within a reasonable time by diplomacy.

The provisions of the present Convention shall not apply to territorial questions.

The procedure laid down in the Polish-Soviet Agreement of August 3, 1925, for the settlement of frontier disputes shall remain in force. Should they not have been settled amicably by the means laid down in the above-mentioned Agreement, either Contracting Party may refer them to the Conciliation Commission provided for in the present Article.

*Article 2.*

The Conciliation Commission provided for in Article 1 shall consist of four members, of whom each Contracting Party shall appoint two from among its nationals for each session of the Commission.

<sup>1</sup> Traduit par le Secrétariat de la Société des Nations, à titre d'information.

<sup>1</sup> Translated by the Secretariat of the League of Nations, for information.

Chaque Partie contractante aura la faculté de recourir à l'aide d'experts nommés par elle, qui auront droit de siéger à la commission avec voix consultative. Chaque Partie contractante aura également la faculté, si les deux Parties de la commission y consentent, de demander l'audition de personnes dont le témoignage lui paraîtrait utile.

La présidence de la commission sera exercée par un des représentants de la Partie autre que celle sur le territoire de laquelle la session a lieu.

#### *Article 3.*

La Commission de conciliation aura pour tâche d'élucider les questions litigieuses, qui lui auront été soumises, de recueillir à cette fin toutes les informations nécessaires, de s'efforcer de concilier les Parties et, pour régler le différend, de formuler des propositions qu'elle jugera équitables et qu'elle recommandera aux deux Parties contractantes d'accepter par la voie diplomatique.

Si la Commission de conciliation ne parvient pas, au cours d'une session, à formuler une proposition pour le règlement du différend qui lui fut soumis, et si les Parties contractantes, dans un délai raisonnable, n'arrivent pas à s'entendre par la voie diplomatique, chaque Partie contractante aura le droit de demander que ce différend soit de nouveau soumis à la délibération d'une Commission de conciliation.

#### *Article 4.*

Sur la proposition de l'une des Parties contractantes communiquée à l'autre par la voie diplomatique, la Commission de conciliation se réunira dans un délai fixé d'un commun accord par les Parties contractantes.

La commission doit se réunir au plus tard dans le délai d'un mois à partir de la réception de la proposition susmentionnée.

En règle générale, la commission ne doit pas se réunir plus souvent qu'une fois par an, sauf dans des cas exceptionnels, quand la commission devra être convoquée à la demande de l'une des Parties.

Si les Parties contractantes n'en décident autrement, les sessions de la commission auront lieu alternativement à Varsovie et à Moscou. Le lieu de la première session sera déterminé par voie du sort.

#### *Article 5.*

Dans le délai de quinze jours au plus tard avant la réunion de la Commission de conciliation, chaque Partie contractante communiquera à l'autre, par la voie diplomatique, la liste des questions qu'elle désirerait voir examiner pendant cette session.

#### *Article 6.*

Si les Parties contractantes n'en décident autrement, la Commission de conciliation réglera elle-même sa procédure, sauf les principes prévus par la présente convention.

#### *Article 7.*

Pour la validité des délibérations de la Commission de conciliation, la présence de tous ses membres est indispensable.

Either Contracting Party may call in experts appointed by itself, who may sit on the Commission in an advisory capacity. Each Contracting Party may also, if both Parties on the Commission consent, ask that persons whose evidence may appear to it to be useful should be heard.

The Chair of the Commission shall be taken by one of the representatives of the Party in whose territory the session is not taking place.

*Article 3.*

It shall be the duty of the Conciliation Commission to clear up the questions at issue which have been submitted to it, to collect all necessary information for that purpose, to endeavour to conciliate the Parties, and, in order to settle the dispute, to make such proposals as it may consider equitable, which it shall recommend to the two Contracting Parties to accept through the diplomatic channel.

Should the Conciliation Commission, during a session, fail to agree on a proposal for the settlement of the dispute submitted to it, and should the Contracting Parties fail to reach an agreement through the diplomatic channel within a reasonable time, either Contracting Party may request that the dispute be again submitted for consideration by a Conciliation Commission.

*Article 4.*

On a proposal from one of the Contracting Parties, communicated to the other through the diplomatic channel, the Conciliation Commission shall meet within a time-limit to be fixed by mutual agreement between the two Parties.

The Commission shall meet at latest within one month of the receipt of the above-mentioned proposal.

As a general rule, the Commission shall not meet more than once a year, save in exceptional cases, when the Commission must be convened at the request of one of the Parties.

Unless the Contracting Parties decide otherwise, the Commission shall sit alternately at Warsaw and Moscow. The place of the first session shall be decided by casting of lots.

*Article 5.*

Not less than fifteen days before the meeting of the Conciliation Commission, each Contracting Party shall communicate to the other, through the diplomatic channel, a list of the questions which it desires to have examined at that session.

*Article 6.*

Unless the Contracting Parties decide otherwise, the Conciliation Commission shall itself determine the order of its procedure, always observing the principles laid down in the present Convention.

*Article 7.*

All the members must be present for the proceedings of the Conciliation Commission to be valid.

Au cas où un des membres de la commission n'aurait pu participer aux travaux de la commission, la Partie intéressée nommera son remplaçant dans le délai de trente jours après que l'impossibilité de participation à la session aura été constatée.

*Article 8.*

Les Parties contractantes s'engagent à faciliter à la Commission de conciliation l'exécution de la tâche confiée à elle, et en particulier à lui fournir, dans la plus large mesure possible, tous documents et informations nécessaires.

*Article 9.*

La Commission de conciliation dressera un rapport concernant les questions litigieuses qui lui ont été soumises. Ce rapport doit être présenté aux Parties contractantes avant la fin de la session, au cours de laquelle ces questions auraient été examinées, à moins que les Parties, d'un commun accord, ne décident de proroger ce délai.

Le rapport doit contenir le projet de règlement de chaque question litigieuse, soumise à la délibération de la commission, en tant que ce projet aura été accepté par tous les membres de la commission.

Au cas où la commission n'aurait pu se mettre d'accord sur un projet commun, le rapport doit contenir les propositions des deux Parties.

*Article 10.*

Le rapport de la Commission de conciliation doit être revêtu des signatures de tous ses membres. Il doit être communiqué sans délai aux Parties contractantes.

*Article 11.*

Chaque Partie contractante s'engage à informer l'autre, dans un délai n'excédant dans aucun cas trois mois, si elle accepte les propositions communes de la commission, contenues dans son rapport.

*Article 12.*

Les rapports de la Commission de conciliation ne peuvent être publiés en entier ou partiellement que d'un commun accord des deux Parties contractantes.

*Article 13.*

L'indemnité des membres de la Commission de conciliation ainsi que des experts et d'autres personnes convoquées par une des Parties contractantes, sera à la charge de cette Partie. Les autres frais, occasionnés par le fonctionnement de la commission, seront supportés par les deux Parties contractantes par moitié.

*Article 14.*

Pendant la durée de la procédure de conciliation, les Parties contractantes s'engagent mutuellement à s'abstenir de toutes mesures susceptibles d'avoir une répercussion préjudiciable à la réalisation des propositions de la Commission de conciliation.

Should one of the members of the Commission be unable to attend, the Party concerned shall appoint a substitute for him within thirty days after it has been found that he will be unable to take part in the session.

*Article 8.*

The Contracting Parties undertake to assist the Conciliation Commission in carrying out the work entrusted to it, and more particularly to supply it, to the fullest possible extent, with all necessary documents and information.

*Article 9.*

The Conciliation Commission shall draw up a report concerning the questions at issue which have been submitted to it. This report should be submitted to the Contracting Parties before the end of the session during which these questions have been examined, unless the Parties decide, by mutual agreement, to extend that time-limit.

The report shall contain proposals for the settlement of every question at issue submitted for the consideration of the Commission, provided that such proposals have been accepted by all the members of the Commission.

Should the Commission not have been able to agree to joint proposals, the report shall contain the proposals of both Parties.

*Article 10.*

The report of the Conciliation Commission must be signed by all its members. It shall be communicated at once to the Contracting Parties.

*Article 11.*

Each Contracting Party undertakes to inform the other, within a time-limit which shall in no case exceed three months, whether it accepts the joint proposals of the Commission as contained in its report.

*Article 12.*

The reports of the Conciliation Commission may only be published, completely or in part, if both Contracting Parties agree.

*Article 13.*

The emoluments of members of the Conciliation Commission and of the experts and other persons summoned by one of the Contracting Parties shall be paid by the Party in question. Other expenses arising out of the working of the Commission shall be paid in equal shares by the two Contracting Parties.

*Article 14.*

While the conciliation procedure is in progress, the Contracting Parties reciprocally undertake to refrain from any steps calculated to have a prejudicial effect on the carrying out of the proposals of the Conciliation Commission.

*Article 15.*

La présente convention constitue une partie intégrante du Pacte de non-agression entre la République de Pologne et l'Union des Républiques soviétistes socialistes, signé à Moscou en date du 25 juillet 1932 et sera ratifiée simultanément avec le pacte susmentionné.

Elle entrera en vigueur en même temps que lui et restera valable aussi longtemps que durera le pacte susvisé.

En foi de quoi les plénipotentiaires susmentionnés ont signé la présente convention et l'ont revêtue de leurs cachets.

Fait à Moscou, en deux exemplaires, chacun en polonais et en russe, le 23 novembre, l'an 1932.

(—) St. PATEK.

(—) LITWINOW.

*Article 15.*

The present Convention shall constitute an integral part of the Pact of Non-Aggression between the Polish Republic and the Union of Soviet Socialist Republics, signed at Moscow on July 25, 1932, and shall be ratified at the same time as the above-mentioned Pact.

It shall come into force at the same time as the said Pact, and shall remain in force for the same period.

In faith whereof the above-named Plenipotentiaries have signed the present Convention and have thereto affixed their seals.

Done at Moscow, in two copies, each in both Polish and Russian, November 23, 1932.

St. PATEK.

LITVINOV.





N° 3126.

---

ÉTATS-UNIS D'AMÉRIQUE  
ET BULGARIE

Echange de notes comportant un  
accord commercial provisoire.  
Sofia, le 18 août 1932.

---

UNITED STATES OF AMERICA  
AND BULGARIA

Exchange of Notes constituting a  
Provisional Commercial Agree-  
ment. Sofia, August 18, 1932.

No. 3126. — EXCHANGE OF NOTES BETWEEN THE GOVERNMENT OF THE UNITED STATES OF AMERICA AND THE BULGARIAN GOVERNMENT CONSTITUTING A PROVISIONAL COMMERCIAL AGREEMENT. SOFIA, AUGUST 18, 1932.

№ 3126. — РАЗМѢНА НА НОТИ МЕЖДУ ПРАВИТЕЛСТВОТО НА АМЕРИКАНСКИТЪ СЪЕДИНЕНИ ЩАТИ И БЪЛГАРСКОТО ПРАВИТЕЛСТВО ЗА СКЛЮЧВАНЕ НА ВРЪМЕННА ТЪРГОВСКА СПОГОДБА.

*Textes officiels anglais et bulgare communiqués par le chargé d'affaires de Bulgarie à Berne. L'enregistrement de cet échange de notes a eu lieu le 10 janvier 1933.*

*Cet échange de notes a été transmis au Secrétariat par le « Department of State » du Gouvernement des Etats-Unis d'Amérique le 5 décembre 1932.*

*English and Bulgarian official texts communicated by the Bulgarian Chargé d'Affaires at Berne. The registration of this Exchange of Notes took place January 10, 1933.*

*This Exchange of Notes was transmitted to the Secretariat by the Department of State of the Government of the United States of America, December 5, 1932.*

I.

LEGATION OF THE UNITED STATES  
OF AMERICA.

SOFIA, BULGARIA, August 18, 1932.

MR. MINISTER :

I have the honour to confirm and to make of record by this note the following provisional commercial agreement between our respective governments :

The United States will accord to goods, the growth, produce or manufacture of Bulgaria and Bulgaria will accord to goods, the growth, produce or manufacture of the United States in all respects and unconditionally the most favored nation treatment. The said treatment shall apply to all goods from whatever place arriving including goods destined for consumption or re-exportation or in transit.

The stipulations of this agreement do not extend to the treatment which is accorded by the United States to the commerce of Cuba under the provisions of the commercial convention<sup>1</sup> concluded between the United States and Cuba on December 11, 1902, or the provisions of any other commercial convention which hereafter may be concluded between the United States and Cuba. Such stipulations moreover do not extend to the treatment which is accorded to the commerce between the United States and the Panama Canal Zone or any dependency of the United States or to the commerce of the dependencies of the United States with one another under existing or future laws.

<sup>1</sup> DE MARTENS, *Nouveau Recueil général des Traités*, deuxième série, tome XXXI, page 473.

<sup>1</sup> *British and Foreign State Papers*, Vol. 95, page 791.

Nothing in this agreement shall be construed as a limitation of the right of either high contracting party to impose on such terms as it may see fit prohibitions or restrictions of a sanitary character designed to protect human, animal or plant life or regulations for the enforcement of police or revenue laws.

The present agreement becomes operative on this eighteenth day of August, 1932, and shall continue in force until superseded by a definitive treaty of commerce and navigation, or until denounced by one of the two High Contracting Parties by advance notice of three months. If however either party should be prevented by the future action of its legislature from carrying out the terms of the agreement the obligations thereof shall thereupon lapse.

I avail myself of this opportunity Mr. Minister, to reiterate to Your Excellency the assurance of my highest consideration.

Henry W. SHOEMAKER.

His Excellency  
Mr. Nicolas Mooshanoff,  
Minister for Foreign Affairs,  
The Royal Bulgarian Ministry for Foreign Affairs,  
Sofia, Bulgaria.

True with the original :

Secretary,  
SS. Schopoff.

II.

TEXTE BULGARE. — BULGARIAN TEXT.

<sup>1</sup> TRADUCTION. — TRANSLATION.

MINISTÈRE  
DES AFFAIRES ÉTRANGÈRES  
ET DES CULTES.  
N° 14036/19/II.

MINISTRY  
OF FOREIGN AFFAIRS  
AND OF CULTS.  
No. 14036/19/II.

София, 18 август 1932 г.

SOFIA, August 18, 1932.

ГОСПОДИНЕ МИНИСТРЕ,

MR. MINISTER,

Имамъ честь да потвърдя въ конкретна форма, съ настоящата нота, следната временна търговска спогодба между респективнитѣ ни правителства :

I have the honour to confirm in concrete form, by this note, the following provisional commercial agreement between our respective governments :

България ще признае за стоки—естествени или индустриални произведения на Съединенитѣ Щати и Съе-

Bulgaria will accord to goods—natural or manufactured products of the United States and the United States will accord

<sup>1</sup> Traduction extraite de l'« Executive Agreement Series », du Gouvernement des Etats-Unis d'Amérique, N° 41, 1932.

<sup>1</sup> Translation extracted from the Executive Agreement Series of the Government of the United States of America, No. 41, 1932.

динетъ Щати ще признаятъ за стоки—естествени или индустриални произведения на България въ всѣко отношение и безусловно третирането на най-облагоприятствуваната страна. Това третиране ще се прилага за всички стоки, отъ което мѣсто и да пристигатъ, включително стоки предназначени за консумация, или преизносъ или за транзитиране.

Уговореното въ настоящето споразумение нѣма да се простира до третирането, което е признато на Съединенитъ Щати за търговията съ Куба, съгласно разпорежданията на търговската конвенция сключена между Съединенитъ Щати и Куба на 11 декемврий 1902 година, или съ разпорежданията на нѣкоя друга търговска конвенция, която би могло следъ това да бжде сключена между Съединенитъ Щати и Куба. Сжщитъ разпореждания сжщо така нѣма да се прилагатъ до третирането, което е признато за търговията между Съединенитъ Щати и зоната на Панамския каналъ или всѣко друго владение на Съединенитъ Щати, или за търговията на владенията на Съединенитъ Щати помежду имъ, съгласно сжществуващитъ или бждещитъ закони.

Нищо въ това споразумение нѣма да се счита като ограничаване правото на нѣкоя отъ високитъ договорящи страни да налага забрани или ограничения отъ санитаренъ характеръ, каквито намира за необходими, предназначени да защитятъ живота на човѣка, животнитъ или растенията, както и да издава наредби за прилагане законитъ за полицията или върху дохода.

Настоящото споразумение ще влѣзе въ сила на 18 августъ 1932 г. и ще продължава да бжде въ сила до отмѣняването му съ окончателенъ договоръ за търговия и мореплаване, или до като бжде денонсирано отъ една отъ дветъ договорящи страни при тримесечно предварително уве-

to goods—natural or manufactured products of Bulgaria in all respects and unconditionally the most favored nation treatment. This treatment shall apply to all goods, from whatever place arriving, including goods destined for consumption, or reexportation or in transit.

The stipulations of the present agreement shall not extend to the treatment which is accorded by the United States to the commerce of Cuba, under the provisions of the commercial convention concluded between the United States and Cuba on December 11, 1902, or the provisions of any other commercial convention, which hereafter may be concluded between the United States and Cuba. The same stipulations similarly will not apply to the treatment, which is accorded to the commerce between the United States and the Panama Canal Zone or any dependency of the United States, or to the commerce of the dependencies of the United States with one another, under existing or future laws.

Nothing in this agreement shall be deemed as a limitation of the right of either of the high contracting parties to impose prohibitions or restrictions of a sanitary character, which either party considers necessary, destined to protect human, animal or plant life, or regulations for the enforcement of police or revenue laws.

The present agreement will enter into force on the 18th of August 1932 and shall continue to be in force until superseded by a definitive treaty of commerce and navigation, or until denounced by one of the two Contracting Parties by advance notice of three months. If, however, either of the parties should be prevented by any future action of its legislature

домяване. Ако, обаче, нѣкоя отъ странитѣ бжде възпрепятствувана отъ нѣкой бждещъ актъ на законодателството си да изпълнява условията на споразумението, задълженията по сжщото ще паднатъ.

Възползвамъ се отъ случая, Господине Министре, да Ви изкажа високото си почитание.

Н. МУШАНОВЪ.

from executing the conditions of this agreement, the obligations thereof shall lapse.

I take this opportunity, Mr. Minister, to express my high respect.

N. MOOSHANOFF.

До Негово Превъзходителство  
Господинъ Х. В. Шумейкъръ,  
Извънреденъ Пратеникъ и  
Пълномощенъ Министъръ  
на Американскитѣ  
Съединени Щати,  
София.

To His Excellency  
Mr. H. W. Shoemaker,  
Envoy Extraordinary and  
Minister Plenipotentiary  
of the United States of America,  
Sofia.

За вѣрността на превода,

секретаръ :  
Cui Alloñof

<sup>1</sup> TRADUCTION. — TRANSLATION.

N<sup>o</sup> 3126. — ÉCHANGE DE NOTES ENTRE LE GOUVERNEMENT DES ÉTATS-UNIS D'AMÉRIQUE ET LE GOUVERNEMENT BULGARE, COMPORTANT UN ACCORD COMMERCIAL PROVISOIRE. SOFIA, LE 18 AOUT 1932.

I.

LÉGATION  
DES ÉTATS-UNIS D'AMÉRIQUE.

SOFIA, BULGARIE, le 18 août 1932.

MONSIEUR LE MINISTRE,

J'ai l'honneur de confirmer et de constater, par la présente note, l'accord commercial provisoire suivant entre nos gouvernements respectifs :

Les Etats-Unis accorderont aux marchandises, produits naturels ou fabriqués de la Bulgarie et celle-ci accordera aux marchandises, produits naturels ou fabriqués des Etats-Unis, le traitement de la nation la plus favorisée, à tous égards et sans conditions. Ledit traitement s'appliquera à toutes les marchandises quelle qu'en soit la provenance,

<sup>1</sup> Traduit par le Secrétariat de la Société des Nations à titre d'information.

<sup>1</sup> Translated by the Secretariat of the League of Nations, for information.

y compris les marchandises destinées à la consommation ou à la réexportation et les marchandises expédiées en transit.

Les stipulations du présent accord ne s'étendent pas au traitement accordé par les Etats-Unis au commerce de Cuba, conformément aux dispositions de la Convention commerciale conclue entre les Etats-Unis et Cuba le 11 décembre 1902 ou aux dispositions de toute autre convention commerciale qui pourrait être conclue à l'avenir entre les Etats-Unis et Cuba. Ces stipulations ne s'étendent pas non plus au traitement qui est accordé au commerce entre les Etats-Unis et la zone du Canal de Panama ou toute dépendance des Etats-Unis ou au commerce entre les dépendances des Etats-Unis, en vertu de lois présentes ou futures.

Rien dans le présent accord ne sera interprété comme une limitation du droit de chacune des Hautes Parties contractantes d'imposer, dans les conditions qu'elle jugera opportunes, des prohibitions ou des restrictions de caractère sanitaire ayant pour objet la protection de la vie des hommes, des animaux ou des plantes ou d'édicter des règlements pour l'application des lois de police ou des lois fiscales.

Le présent accord entrera en vigueur le 18 août 1932 et demeurera en vigueur jusqu'à ce qu'il soit remplacé par un traité de commerce et de navigation définitif, ou qu'il soit dénoncé, avec un préavis de trois mois, par l'une des deux Hautes Parties contractantes. Si toutefois l'une des deux Parties se trouve empêchée par une disposition future de sa législation d'exécuter les termes du présent accord les dispositions de celui-ci deviendront caduques.

Veuillez agréer, etc.

Henry W. SHOEMAKER.

Son Excellence

Monsieur Nicolas Mouchanoff,  
Ministre des Affaires étrangères,  
Ministère royal des Affaires étrangères de Bulgarie,  
Sofia, Bulgarie.

## II.

MINISTÈRE  
DES AFFAIRES ÉTRANGÈRES  
ET DES CULTES.

SOFIA, le 18 août 1932.

MONSIEUR LE MINISTRE,

J'ai l'honneur de confirmer par la présente note, dans une forme concrète, l'accord commercial provisoire suivant entre nos gouvernements respectifs :

Les Etats-Unis accorderont aux marchandises, produits naturels ou fabriqués de la Bulgarie et celle-ci accordera aux marchandises, produits naturels ou fabriqués des Etats-Unis, le traitement de la nation la plus favorisée, à tous égards et sans conditions. Ledit traitement s'appliquera à toutes les marchandises, quelle qu'en soit la provenance, y compris les marchandises destinées à la consommation ou à la réexportation et les marchandises expédiées en transit.

Les stipulations du présent accord ne s'étendent pas au traitement accordé par les Etats-Unis au commerce de Cuba, conformément aux dispositions de la Convention commerciale conclue entre les Etats-Unis et Cuba le 11 décembre 1902 ou aux dispositions de toute autre convention commerciale qui pourrait être conclue à l'avenir entre les Etats-Unis et Cuba. Ces stipulations ne s'étendent pas non plus au traitement qui est accordé au commerce entre les Etats-Unis et la zone du Canal de Panama ou toute dépendance des Etats-Unis ou au commerce entre les dépendances des Etats-Unis en vertu de lois présentes ou futures.

Rien dans le présent accord ne sera interprété comme une limitation du droit de chacune des Hautes Parties contractantes d'imposer, dans les conditions qu'elle jugera opportunes, des prohibitions ou des restrictions de caractère sanitaire ayant pour objet la protection de la vie des hommes, des animaux ou des plantes ou d'édicter des règlements pour l'application des lois de police ou des lois fiscales.

Le présent accord entrera en vigueur le 18 août 1932 et demeurera en vigueur jusqu'à ce qu'il soit remplacé par un traité de commerce et de navigation définitif, ou qu'il soit dénoncé, avec un préavis de trois mois, par l'une des deux Hautes Parties contractantes. Si toutefois l'une des deux Parties se trouve empêchée par une disposition future de sa législation d'exécuter les termes du présent accord, les dispositions de celui-ci deviendront caduques.

Veillez agréer, etc.

N. MOUCHANOFF.

Son Excellence  
Monsieur H. W. Shoemaker,  
Envoyé extraordinaire et  
ministre plénipotentiaire  
des États-Unis d'Amérique,  
Sofia.





**ALLEMAGNE, COMMONWEALTH D'AUSTRALIE,  
BELGIQUE, CANADA, DANEMARK, etc.**

Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer, avec annexe I. Signée à Londres, le 31 mai 1929.

Prescriptions générales concernant la construction et les engins de sauvetage des navires sans installation de couchettes utilisées pour les transports spéciaux d'un grand nombre de passagers. Signées à Simla, le 11 juin 1931, entre Ceylan, Hong-Kong, l'Inde, les Pays-Bas, les Indes orientales néerlandaises et les Straits Settlements.

Echanges de notes relatives à l'application de la Convention; Londres, les 4 et 17 janvier 1933; Londres, les 5 et 16 janvier 1933; Londres, les 28 janvier et 9 février 1933; Londres, les 13 et 28 février 1933.

---

**GERMANY, COMMONWEALTH OF AUSTRALIA,  
BELGIUM, CANADA, DENMARK, etc,**

International Convention for the Safety of Life at Sea, with Annex I. Signed at London, May 31, 1929.

General Rules relating to Construction and Life-Saving Appliances on Ships employed in the Carriage of large Numbers of unberthed Passengers in Special Trades. Signed at Simla, June 11, 1931, between Ceylon, Hongkong, India, The Netherlands, The Netherlands East Indies and the Straits Settlements.

Exchange of Notes relating to the Application of the Convention; London, January 4 and 17, 1933; London, January 5 and 16, 1933; London, January 28 and February 9, 1933; London, February 13 and 28, 1933.

No. 3127. — INTERNATIONAL CONVENTION<sup>1</sup> FOR THE SAFETY OF LIFE AT SEA. SIGNED AT LONDON, MAY 31, 1929.

*Textes officiels anglais et français communiqués par le secrétaire d'Etat aux Affaires étrangères de Sa Majesté en Grande-Bretagne et l'envoyé extraordinaire et ministre plénipotentiaire des Pays-Bas à Berne. L'enregistrement de cette convention a eu lieu le 18 janvier 1933.*

PREAMBLE.

THE GOVERNMENTS OF GERMANY, THE COMMONWEALTH OF AUSTRALIA, BELGIUM, CANADA, DENMARK, SPAIN, THE IRISH FREE STATE, THE UNITED STATES OF AMERICA, FINLAND, FRANCE, THE UNITED KINGDOM OF GREAT BRITAIN AND NORTHERN IRELAND, INDIA, ITALY, JAPAN, NORWAY, THE NETHERLANDS, SWEDEN, THE UNION OF SOCIALIST SOVIET REPUBLICS; being desirous of promoting safety of life at sea by establishing in common agreement uniform principles and rules directed thereto;

Considering that this end may best be achieved by the conclusion of a Convention;

Have appointed their Plenipotentiaries, namely:

THE GOVERNMENT OF GERMANY:

Dr. Friedrich STHAMER, Ambassador Extraordinary and Plenipotentiary of the German Reich in London.

Mr. Gustav KOENIGS, Ministerialdirigent in the Reichsverkehrsministerium, Geheimer Regierungsrat, Berlin.

Mr. Arthur WERNER, Oberregierungsrat in the Reichsverkehrsministerium, Geheimer Justizrat, Berlin.

Mr. Walter LAAS, Professor, Director of the "Germanischer Lloyd" Classification Society, Berlin.

<sup>1</sup> *Dépôt des ratifications à Londres:*

DANEMARK . . . . .	3 juin 1930.	
PAYS-BAS . . . . .	20 octobre 1930.	
ESPAGNE . . . . .	22 juin 1932.	
ALLEMAGNE . . . . .	} 1 <sup>er</sup> octobre 1932.	
ROYAUME-UNI . . . . .		
CANADA . . . . .		
FINLANDE . . . . .		
FRANCE . . . . .		
ITALIE . . . . .		
NORVÈGE . . . . .		
SUÈDE . . . . .		

*Adhésions:*

BRÉSIL . . . . .	} effectives à partir du 1 <sup>er</sup> avril 1933.
HONGRIE . . . . .	
ISLANDE . . . . .	
PORTUGAL . . . . .	} effectives à partir du 6 avril 1933.
VILLE LIBRE DE DANTZIG (par l'intermédiaire de la Pologne). . . . .	
Chine . . . . .	effective à partir du 14 mai 1933.

La Convention est entrée en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 1933.

N<sup>o</sup> 3127. — CONVENTION <sup>1</sup> INTERNATIONALE POUR LA SAUVEGARDE  
DE LA VIE HUMAINE EN MER. SIGNÉE A LONDRES, LE 31 MAI  
1929.

*English and French official texts communicated by His Majesty's Secretary of State for Foreign Affairs in Great Britain and by the Netherlands Envoy Extraordinary and Minister Plenipotentiary at Berne. The registration of this Convention took place January 18, 1933.*

PRÉAMBULE

LES GOUVERNEMENTS DE L'ALLEMAGNE, DU COMMONWEALTH D'AUSTRALIE, DE LA BELGIQUE, DU CANADA, DU DANEMARK, DE L'ESPAGNE, DE L'ÉTAT LIBRE D'IRLANDE, DES ÉTATS-UNIS D'AMÉRIQUE, DE LA FINLANDE, DE LA FRANCE, DU ROYAUME-UNI DE LA GRANDE-BRETAGNE ET D'IRLANDE DU NORD, DE L'INDE, DE L'ITALIE, DU JAPON, DE LA NORVÈGE, DES PAYS-BAS, DE LA SUÈDE, DE L'UNION DES RÉPUBLIQUES SOVIÉTISTES SOCIALISTES, étant désireux d'établir d'un commun accord des principes et des règlements à l'effet de sauvegarder la vie humaine en mer; Considérant que le meilleur moyen d'atteindre ce but est la conclusion d'une convention, Ont désigné les plénipotentiaires suivants :

LE GOUVERNEMENT DE L'ALLEMAGNE :

- M. le docteur Friedrich STHAMER, ambassadeur extraordinaire et plénipotentiaire de l'Allemagne à Londres.
- M. Gustav KOENIGS, Ministerialdirigent au Reichsverkehrsministerium, Geheimer Regierungsrat, Berlin.
- M. Arthur WERNER, Oberregierungsrat au Reichsverkehrsministerium, Geheimer Justizrat, Berlin.
- M. Walter LAAS, professeur, directeur de la Société de classification « Germanischer Lloyd », Berlin.

<sup>1</sup> *Deposit of ratifications in London :*

DENMARK . . . . .	June 3, 1930.
THE NETHERLANDS . . . . .	October 20, 1930.
SPAIN . . . . .	June 22, 1932.
GERMANY . . . . .	} October 1st, 1932.
UNITED KINGDOM . . . . .	
CANADA . . . . .	
FINLAND . . . . .	
FRANCE . . . . .	
ITALY . . . . .	
NORWAY . . . . .	
SWEDEN . . . . .	

*Accessions :*

BRAZIL . . . . .	} effective as from April 1st, 1933.
HUNGARY . . . . .	
ICELAND . . . . .	} effective as from April 6, 1933.
PORTUGAL . . . . .	
FREE CITY OF DANZIG (through the intermediary of Poland) . . . . .	effective as from April 30, 1933.
CHINA . . . . .	effective as from May 14, 1933.

The Convention came into force January 1st, 1933.

Dr. Otto RIESS, Director (ret.) of the Reichsschiffsvermessungsamt, Geheimer Regierungsrat, Neubrandenburg.  
Mr. Hermann GIESS, Ministerialrat in the Reichspostministerium, Berlin.  
Vice-Admiral Hugo DOMINIK, President of the "Deutsche Seewarte", Hamburg.

THE GOVERNMENT OF THE COMMONWEALTH OF AUSTRALIA :

Captain Henry James FEAKES, Royal Australian Navy, Commonwealth Naval Representative in London.  
Lieut.-Commander Thomas FREE, Royal Naval Reserve (Retired).  
Captain J. K. DAVIS, Commonwealth Director of Navigation.

THE GOVERNMENT OF BELGIUM :

Baron DE GERLACHE DE GOMERY, Director-General of the Marine Department.  
Mr. Gustave DE WINNE, Ingénieur en Chef, Director of the Marine Department.

Mr. Georges GOOR, Adviser to the Marine Department.

THE GOVERNMENT OF CANADA :

Mr. Alexander JOHNSTON, Deputy Minister of Marine.  
Mr. Lucien PACAUD, Secretary in the Office of the Canadian High Commissioner in London.

THE GOVERNMENT OF DENMARK :

Mr. Emil KROGH, Assistant-Secretary in the Marine Department, Ministry of Industry, Commerce and Shipping.  
Mr. V. TOPSØE-JENSEN, Judge of the Supreme Court of Appeal.  
Captain V. LORCK, Chief Examiner of Masters and Mates.  
Mr. J. A. KÖRBING, Technical Managing Director of the United Steam Ship Company, Copenhagen.  
Mr. Aage H. LARSEN, Engineer in Chief of the Ministry of Industry, Commerce and Shipping.  
Mr. Arnold POULSEN, Engineer Commissioner to the Ministry of Industry, Commerce and Shipping.

THE GOVERNMENT OF SPAIN :

Rear-Admiral Don Francisco Javier DE SALAS Y GONZALEZ, Head of the Naval Commission in Europe.

THE GOVERNMENT OF THE IRISH FREE STATE :

Mr. J. W. DULANTY, Commissioner for Trade for the Irish Free State in Great Britain.  
Mr. E. C. FOSTER, Chief Surveyor in the Marine Branch, Department of Industry and Commerce.

THE GOVERNMENT OF THE UNITED STATES OF AMERICA :

The Honourable Wallace H. WHITE, Junior, Member of Congress, Chairman of the Committee on Merchant Marine and Fisheries.  
Mr. Arthur J. TYRER, Commissioner of Navigation, Department of Commerce.  
Mr. Charles M. BARNES, Chief of the Treaty Division, Department of State.  
Rear-Admiral George H. ROCK, Construction Corps, United States Navy, Assistant Chief of the Bureau of Construction and Repair, Navy Department.  
Captain Clarence S. KEMPF, United States Navy, Hydrographer, Navy Department.  
Mr. Dickerson N. HOOVER, Supervising Inspector-General of the Steamboat Inspection Service, Department of Commerce.

M. le docteur OTTO RIESS, directeur en retraite du Reichsschiffsvermessungsamt, Geheimer Regierungsrat, Neubrandenburg.

M. Hermann GIESS, Ministerialrat au Reichspostministerium, Berlin.

M. le vice-amiral HUGO DOMINIK, président de la « Deutsche Seewarte », Hamburg.

LE GOUVERNEMENT DU COMMONWEALTH D'AUSTRALIE :

M. le capitaine de vaisseau Henry James FEAKES, Royal Australian Navy, attaché naval du Commonwealth à Londres.

M. le capitaine de corvette en retraite THOMAS FREE, Royal Naval Reserve.

M. le capitaine de vaisseau J. K. DAVIS, directeur de la Navigation.

LE GOUVERNEMENT DE LA BELGIQUE :

M. le baron DE GERLACHE DE GOMERY, directeur général à l'Administration de la Marine.

M. Gustave DE WINNE, ingénieur en chef, directeur du service à l'Administration de la Marine.

M. Georges GOOR, conseiller à l'Administration de la Marine.

LE GOUVERNEMENT DU CANADA :

M. Alexander JOHNSTON, sous-ministre de la Marine.

M. Lucien PACAUD, secrétaire de Haut-Commissariat à Londres.

LE GOUVERNEMENT DU DANEMARK :

M. Emil KROGH, chef de bureau au Ministère de l'Industrie, du Commerce et de la Navigation.

M. V. TOPSÖE-JENSEN, juge à la Cour suprême.

M. le Capitaine V. LORCK, directeur de la Navigation.

M. J. A. KÖRBING, directeur à la Compagnie d'armement « Det Forenede Dampskibsselskab »

M. Aage H. LARSEN, ingénieur-constructeur au Ministère de l'Industrie, du Commerce et de la Navigation.

M. Arnold POULSEN, ingénieur au Ministère de l'Industrie, du Commerce et de la Navigation.

LE GOUVERNEMENT DE L'ESPAGNE :

M. le contre-amiral Don Francisco Javier DE SALAS Y GONZALEZ, chef de la Commission navale en Europe.

LE GOUVERNEMENT DE L'ÉTAT LIBRE D'IRLANDE :

M. J. W. DULANTY, commissaire pour le commerce de l'Etat Libre d'Irlande en Grande-Bretagne.

M. E. C. FOSTER, inspecteur en chef au Service maritime, Ministère de l'Industrie et du Commerce.

LE GOUVERNEMENT DES ÉTATS-UNIS D'AMÉRIQUE :

L'honorable M. Wallace H. WHITE, junior, membre du Congrès, président de la Commission de la Marine marchande et des Pêches.

M. Arthur J. TYRER, commissaire pour la Navigation, Département du Commerce.

M. Charles M. BARNES, chef de la Direction des Traités, Département d'État.

M. le contre-amiral George H. ROCK, Corps des Constructions Navales, chef adjoint du Service de la Construction et des Réparations, Département de la Marine.

M. le capitaine de vaisseau Clarence S. KEMPF, United States Navy, Hydrographe Département de la Marine.

M. Dickerson N. HOOVER, inspecteur général contrôleur du Service de l'Inspection des navires à vapeur du Département du Commerce.

Mr. William D. TERRELL, Chief of the Radio Division, Department of Commerce.  
 Rear-Admiral John G. TAWRESEY, Construction Corps, United States Navy (Retired),  
 United States Shipping Board.  
 Mr. Herbert B. WALKER, President of the American Steamship Owners' Association.  
 Mr. Henry G. SMITH, President of the National Council of American Shipbuilders.  
 Captain Charles A. McALLISTER, President of the American Bureau of Shipping.

THE GOVERNMENT OF FINLAND :

Baron Gustaf WREDE, President of the Shipping Board.  
 Captain Väinö BERGMAN, Inspector of Shipping.  
 Consul Karl KURTEN, Manager of the Finnish Shipowners' Association.

THE GOVERNMENT OF FRANCE :

Mr. RIO, Senator and former Minister.  
 Captain HAARBLEICHER, Naval Construction Corps, Director of Mercantile Shipping  
 Service, Department of Public Works.  
 Commander MARIE, Naval Construction Corps, Direction of Mercantile Shipping.  
 Captain THOUROUDE, Naval Attaché to the French Embassy in London.

THE GOVERNMENT OF THE UNITED KINGDOM OF GREAT BRITAIN AND NORTHERN IRELAND :

Sir Herbert W. RICHMOND, Vice-Admiral, Royal Navy.  
 Sir Westcott ABELL, Professor of Naval Architecture, Armstrong College Newcastle-  
 on-Tyne,  
 Mr. A. L. AYRE, Vice-President of the Shipbuilding Employers' Federation.  
 Captain F. W. BATE, Professional Officer, Mercantile Marine Department, Board of Trade.  
 Mr. C. H. BOYD, Mercantile Marine Department, Board of Trade.  
 Sir William C. CURRIE, President of the Chamber of Shipping of the United Kingdom.  
 Mr. A. J. DANIEL, Principal Ship Surveyor, Board of Trade.  
 Sir Norman HILL, Chairman of the Merchant Shipping Advisory Committee.  
 Sir Charles HIPWOOD, Principal Assistant Secretary, Mercantile Marine Department,  
 Board of Trade.  
 Captain A. R. H. MORRELL, Trinity House.

THE GOVERNMENT OF INDIA :

Sir Geoffrey L. CORBETT, Commerce Department, Government of India.  
 Captain E. V. WHISH, Port Officer, Bombay.  
 Mr. M. A. MASTER, General Manager of the Scindia Steam Navigation Company.

THE GOVERNMENT OF ITALY :

Lieut.-General of Port G. INGIANNI, General Director of the Mercantile Marine.  
 Vice-Admiral A. ALESSIO, Chief of the Technical Inspectorate of the Mercantile Marine.  
 Count D. ROGERI DI VILLANOVA, Counsellor to the Italian Embassy in London.  
 Dr. T. C. GIANNINI, Counsellor of Emigration.  
 Major-General of Port F. MARENA, Vice-Inspector of Harbour Master Offices.  
 Engineer-General E. FERRETTI, Chief of the Technical Office of the Italian Naval and  
 Aeronautical Register.  
 Mr. G. GNEME, Chief of the Telegraph Service of the General Direction of Postal and  
 Telegraphic Services.  
 Commander L. BIANCHERI, Royal Italian Navy.

- M. William D. TERRELL, chef du Service de la radioélectricité, Département du Commerce.  
M. le contre-amiral en retraite John G. TAWRESEY, Corps des Constructions navales, United States Shipping Board.  
M. Herbert B. WALKER, président de l'Association américaine des Armateurs de navires à vapeur.  
M. Henry G. SMITH, président du Conseil national américain des constructeurs de navires.  
M. le capitaine Charles A. McALLISTER, président du American Bureau of Shipping.

LE GOUVERNEMENT DE LA FINLANDE :

- M. le baron Gustaf WREDE, président du Shipping Board.  
M. le capitaine Väinö BERGMAN, inspecteur de la Navigation.  
M. le consul Karl KURTEN, directeur de l'Association finlandaise des Armateurs.

LE GOUVERNEMENT DE LA FRANCE :

- M. RIO, sénateur, ancien ministre.  
M. l'ingénieur en chef de la marine HAARBLEICHER, directeur des Services de la Flotte de Commerce et du Matériel naval, Ministère des Travaux publics.  
M. l'ingénieur principal de la marine MARIE, direction des Services de la Flotte de Commerce et du Matériel naval.  
M. le capitaine de vaisseau THOUROUDE, attaché naval à l'Ambassade de France à Londres.

LE GOUVERNEMENT DU ROYAUME-UNI DE GRANDE-BRETAGNE ET D'IRLANDE DU NORD :

- M. le vice-amiral Sir Herbert W. RICHMOND, Royal Navy.  
Sir Westcott ABELL, professeur de construction navale, Armstrong College, Newcastle-on-Tyne.  
M. A. L. AYRE, vice-président de la Fédération des Constructeurs de navires.  
M. le capitaine F. W. BATE, conseiller nautique, Mercantile Marine Department, Board of Trade.  
M. C. H. BOYD, Mercantile Marine Department, Board of Trade.  
Sir William C. CURRIE, président de la Chamber of Shipping of the United Kingdom.  
M. A. J. DANIEL, Principal Ship Surveyor, Board of Trade.  
Sir Norman HILL, président du Merchant Shipping Advisory Committee.  
Sir Charles HIPWOOD, principal assistant Secretary, Mercantile Marine Department, Board of Trade.  
M. le capitaine A. R. H. MORRELL, Trinity House.

LE GOUVERNEMENT DE L'INDE :

- Sir Geoffrey L. CORBETT, Département de Commerce, Gouvernement de l'Inde.  
M. le capitaine E. V. WHISH, officier de port, Bombay.  
M. M. A. MASTER, directeur général de la Scindia Steam Navigation Company.

LE GOUVERNEMENT DE L'ITALIE :

- M. le lieutenant général de port G. INGIANNI, directeur général de la Marine marchande.  
M. le vice-amiral A. ALESSIO, chef de l'Inspection technique de la Marine marchande.  
Count D. ROGERI DI VILLANOVA, conseiller de Légation à l'Ambassade à Londres.  
M. le docteur T. C. GIANNINI, conseiller d'émigration.  
M. le major-général de port F. MARENA, vice-inspecteur des Capitaineries de port.  
M. l'ingénieur général E. FERRETTI, chef du bureau technique du Registre naval et aéronautique italien.  
M. G. GNEME, chef de service aux Télégraphes, Direction générale des Postes et des Télégraphes.  
M. le capitaine de frégate L. BIANCHERI, Royal Italian Navy.

## THE GOVERNMENT OF JAPAN :

Mr. Yukio YAMAMOTO, Inspector-General of the Mercantile Marine Bureau, Expert in the Department of Communications.  
 Captain Shichihei OTA, Imperial Japanese Navy.  
 Mr. Itaro ISHII, First Class Secretary of Embassy.

## THE GOVERNMENT OF NORWAY :

Mr. B. VOGT, Norwegian Minister in London.  
 Mr. L. T. HANSEN, Director of the Department of Shipping, Ministry of Commerce and Navigation.  
 Mr. J. SCHÖNHEYDER, Surveyor-in-Chief of the Ship and Engineer Division, Ministry of Commerce and Navigation.  
 Mr. Arth. H. MATHIESEN, Vice-President of the Norwegian Shipowners' Association.  
 Captain N. MARSTRANDER, Chairman of the Board of the Norwegian Masters' Association.  
 Mr. A. BIRKELAND, Manager of the Norwegian Seamen's and Firemen's Union.

## THE GOVERNMENT OF THE NETHERLANDS :

Vice-Admiral C. FOCK, Inspector-General of Navigation.  
 Mr. C. H. DE GOEJE, Ex-Inspector-General of Navigation, Netherland East Indies.  
 Mr. A. VAN DRIEL, Adviser on Naval Architecture, Shipping Inspection Service.  
 Mr. J. A. BLAND VAN DEN BERG, Inspector of Coastal and Ships' Radiotelegraphy.  
 Mr. Phs. VAN OMMEREN, Junior, Chairman of Phs. van Ommeren, Ltd.  
 Mr. H. G. J. UULKENS, ex-Commodore of the Netherland Steamship Company.

## THE GOVERNMENT OF SWEDEN :

Baron PALMSTIERNA, Swedish Minister in London.  
 Mr. Nils Gustaf NILSSON, Assistant Under-Secretary in the Board of Trade.  
 Captain Erik Axel Fredrik EGGERT, Maritime Expert to the Social Board.

## THE GOVERNMENT OF THE UNION OF SOCIALIST SOVIET REPUBLICS :

Mr. Jan Lvovitch ARENS, Counsellor to the U. S. S. R. Embassy in Paris.  
 Captain Karl Pavlovitch EGGI, Commander of the Icebreaker " Lenin ", Soviet Merchant Fleet (Sovtorgflot).

Who, having communicated their full powers, found in good and due form, have agreed as follows :

## CHAPTER I.

## PRELIMINARY.

*Article I.*

The Contracting Governments undertake to give effect to the provisions of the present Convention for the purpose of promoting safety of life at sea, to promulgate all regulations and to take all other steps which may be necessary to give the present Convention full and complete effect.

The provisions of the present Convention are completed by Regulations contained in Annex I, which have the same force and take effect at the same time as the present Convention. Every reference to the present Convention implies at the same time a reference to the Regulations annexed thereto.



## LE GOUVERNEMENT DU JAPON :

- M. Yukio YAMAMOTO, inspecteur général au Bureau de la Marine marchande, expert au Département des Communications.
- M. le capitaine de vaisseau Shichihei OTA, Imperial Japanese Navy.
- M. Itaro ISHII, secrétaire d'Ambassade de première classe.

## LE GOUVERNEMENT DE LA NORVÈGE :

- M. B. VOGT, envoyé extraordinaire et ministre plénipotentiaire à Londres.
- M. L. T. HANSEN, directeur du Département de la Marine, Ministère du Commerce et de la Navigation.
- M. J. SCHÖNHEYDER, contrôleur en chef de la Ship and Engineer Division, Ministère du Commerce et de la Navigation.
- M. Arth. H. MATHIESEN, vice-président de l'Association norvégienne des armateurs.
- M. le capitaine N. MARSTRANDER, président du bureau de l'Association norvégienne des capitaines de navire.
- M. A. BIRKELAND, directeur de l'Union norvégienne des marins et des chauffeurs.

## LE GOUVERNEMENT DES PAYS-BAS :

- M. le vice-amiral C. FOCK, inspecteur-général de la Navigation.
- M. C. H. DE GOEJE, ex-inspecteur général de la Navigation, Indes néerlandaises.
- M. A. VAN DRIEL, conseiller de construction navale, Service de l'Inspection maritime.
- M. J. A. BLAND VAN DEN BERG, inspecteur de la Radiotélégraphie côtière et maritime.
- M. Phs. VAN OMMEREN, junior, président de la Phs. van Ommeren, Ltd.
- M. H. G. J. UILKENS, ex-commandore de la Netherland Steamship Company.

## LE GOUVERNEMENT DE LA SUÈDE :

- M. le baron PALMSTIERNA, envoyé extraordinaire et ministre plénipotentiaire à Londres.
- M. Nils Gustaf NILSSON, chef de section à l'Administration centrale du commerce.
- M. le capitaine Erik Axel Fredrik EGGERT, expert pour les Affaires maritimes de l'Administration centrale du Travail et de la Prévoyance sociale.

## LE GOUVERNEMENT DE L'UNION DES RÉPUBLIQUES SOVIÉTISTES SOCIALISTES :

- M. Jan Lvovitch ARENS, conseiller de l'ambassade de l'U. R. S. S. à Paris.
- M. le capitaine Karl Pavlovitch EGGI, commandant du brise-glace « Lenin », Soviet Merchant Fleet (Sovtorgflot).

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

## ARTICLE PREMIER

## PRÉLIMINAIRES.

*Article premier.*

Les gouvernements contractants s'engagent à appliquer les dispositions de la présente convention, en vue d'encourager la sauvegarde de la vie humaine en mer, 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 un règlement contenu dans l'annexe I qui a 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.

## APPLICATIONS AND DEFINITIONS.

1. The provisions of the present Convention shall apply to ships belonging to countries the Governments of which are Contracting Governments: and to ships belonging to territories to which the present Convention is applied under Article 62, as follows :

Chapter II. — (*Construction*) to passenger ships (mechanically propelled) on international voyages.

Chapter III. — (*Life-saving Appliances*) to passenger ships (mechanically propelled) on international voyages.

Chapter IV. — (*Radiotelegraphy*) to all ships engaged on international voyages except cargo ships of less than 1,600 tons gross tonnage.

Chapter V. — (*Safety of Navigation*) to all ships on all voyages.

Chapter VI. — (*Certificates*) to all the ships to which Chapters II, III and IV apply.

2. The classes of ships to which each Chapter applies are more precisely defined, and the extent of the application is shown, in each Chapter.

3. In the present Convention, unless expressly provided otherwise :

(a) A ship is regarded as belonging to a country if it is registered at a port of that country ;

(b) The expression " Administration " means the Government of the country in which the ship is registered ;

(c) An international voyage is a voyage from a country to which the present Convention applies to a port outside such country, or conversely ; and for this purpose every colony, overseas territory, protectorate or territory under suzerainty or mandate is regarded as a separate country ;

(d) A ship is a passenger ship if it carries more than 12 passengers ;

(e) The expression " Regulations " means the Regulations contained in Annex I.

4. The present Convention, unless expressly provided otherwise, does not apply to ships of war.

## Article 3.

## CASES OF " FORCE MAJEURE ".

No ship, which is not subject to the provisions of the present Convention at the time of its departure on any voyage, shall become subject to the provisions of the present Convention on account of any deviation from its intended voyage due to stress of weather or any other cause of *force majeure*.

Persons who are on board a ship by reason of *force majeure* or in consequence of the obligation laid upon the master to carry shipwrecked or other persons shall not be taken into account for the purpose of ascertaining the application to a ship of any provisions of the present Convention.

## Article 2.

## APPLICATIONS ET DÉFINITIONS.

1. Les dispositions de la présente convention s'appliquent dans les conditions suivantes aux navires appartenant à un pays dont le gouvernement est un gouvernement contractant et aux navires appartenant aux contrées auxquelles la présente convention s'applique en vertu de l'article 62 :

Chapitre II. — (*Construction*) : aux navires à passagers (à propulsion mécanique) lorsqu'ils effectuent des voyages internationaux.

Chapitre III. — (*Engins de Sauvetage*) : aux navires à passagers (à propulsion mécanique) lorsqu'ils effectuent des voyages internationaux.

Chapitre IV. — (*Radiotélégraphie*) : à tous les navires qui effectuent des voyages internationaux à l'exception des navires de charge de moins de 1.600 tonneaux de jauge brute.

Chapitre V. — (*Sécurité de la Navigation*) : à tous les navires, quel que soit le genre de voyages.

Chapitre VI. — (*Certificats*) : à tous les navires auxquels s'appliquent les chapitres II, III et IV.

2. Chacun des chapitres définit avec plus de précision les catégories de navires auxquels il s'applique, ainsi que le champ des dispositions qui leur sont applicables.

3. Dans la présente convention, à moins d'indications expresses contraires :

a) Un navire est considéré comme appartenant à un pays lorsqu'il est immatriculé dans un port de ce pays ;

b) L'expression « Administration » désigne le gouvernement du pays où le navire est immatriculé ;

c) Un voyage international est un voyage entre un pays auquel la présente convention s'applique et un port situé en dehors de ce pays, ou inversement ; toute colonie, territoire d'outre-mer, protectorat ou territoire placé sous suzeraineté ou mandat est considéré à cet égard comme un pays distinct.

d) Un navire est considéré comme un navire à passagers s'il transporte plus de 12 passagers ;

e) L'expression « Règles » désigne les règles contenues dans l'annexe I.

4. La présente convention, à moins d'indication expresse contraire, ne s'applique pas aux navires de guerre.

## Article 3.

## CAS DE FORCE MAJEURE.

S'il n'est pas soumis au moment de son départ pour un voyage quelconque, aux prescriptions de la présente convention, aucun navire ne doit être astreint à ces prescriptions à raison d'un déroutement quelconque au cours de son voyage si ce déroutement est occasionné par le mauvais temps ou par toute autre cause de force majeure.

Les personnes qui se trouvent à bord d'un navire par raison de force majeure ou qui s'y trouvent par suite de l'obligation imposée au capitaine de transporter soit des naufragés, soit d'autres personnes, ne doivent pas entrer en ligne de compte lorsqu'il s'agit de vérifier l'application au navire d'une prescription quelconque de la présente convention.

## CHAPTER II.

## CONSTRUCTION.

*Article 4.*

## APPLICATION.

1. This Chapter, except where it is otherwise expressly provided, applies to new passenger ships engaged on international voyages.

2. A new passenger ship is a ship the keel of which is laid on or after the 1st July, 1931, or a ship which is converted to passenger service on or after that date, all other passenger ships being described as existing passenger ships.

3. Each Administration may, if it considers that the route and the conditions of the voyage are such as to render the application of the requirements of this Chapter unreasonable or unnecessary, exempt from the requirements of this Chapter individual ships or classes of ships belonging to its country which, in the course of their voyage, do not proceed more than 20 miles from the nearest land.

4. In the case of a passenger ship which, in the course of its voyage, does not proceed more than 200 miles from the nearest land, the Administration of the country to which the ship belongs may allow relaxations from such of the requirements of Regulations IX, X, XV and XIX as may be proved to the satisfaction of the Administration to be neither reasonable nor practicable.

5. In the case of existing passenger ships engaged on international voyages which do not already comply with the provisions of this Chapter relating to new passenger ships, the arrangements on each ship shall be considered by the Administration of the country to which the ship belongs, with a view to improvements being made to provide increased safety where practicable and reasonable.

6. In the case of passenger ships engaged on international voyages which are employed in the carriage of large numbers of unberthed passengers in special trades, such, for example, as the pilgrim trade, an Administration, if satisfied that it is impracticable to enforce compliance with the requirements of this Chapter, may exempt such ships, when they belong to its country, from those requirements on the following conditions :

(a) That the fullest provision which the circumstances of the trade will permit shall be made in the matter of construction.

(b) That steps shall be taken to formulate general rules which shall be applicable to the particular circumstances of these trades. Such rules shall be formulated in concert with such other Contracting Governments, if any, as may be directly interested in the carriage of such passengers.

7. This Chapter does not apply to ships which are not mechanically propelled or to wooden ships of primitive build, such as dhows, junks, etc.

*Article 5.*

## WATERTIGHT SUBDIVISION OF SHIPS.

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

## CHAPITRE II

## CONSTRUCTION.

*Article 4.*

## NAVIRES AUXQUELS S'APPLIQUE CE CHAPITRE.

1. Le présent chapitre s'applique, sauf dans les cas où il en est autrement disposé, aux navires à passagers neufs, affectés à des voyages internationaux.

2. Un navire à passagers neuf est un navire dont la quille a été posée le 1<sup>er</sup> juillet 1931 ou postérieurement ou qui est transformé pour être affecté à un service de passagers à cette date ou postérieurement. Tous les autres navires à passagers sont considérés comme navires à passagers existants.

3. Toute administration d'un pays peut, si elle juge que la route suivie et les conditions du voyage sont de nature à ne rendre l'application des prescriptions du présent chapitre ni raisonnable ni nécessaire, dispenser de ces prescriptions des navires ou des catégories de navires, appartenant à ce pays, qui, au cours de leur voyage, ne s'éloignent pas de plus de 20 milles marins de la terre la plus proche.

4. Dans le cas où un navire à passagers ne s'éloigne pas, au cours de son voyage, de plus de 200 milles marins de la terre la plus proche, l'administration à laquelle appartient le navire peut accorder des atténuations aux prescriptions des règles IX, X, XV et XIX si la preuve peut être faite à la satisfaction de l'Administration que l'application de ces prescriptions n'est ni raisonnable ni pratiquement réalisable.

5. Dans le cas de navires à passagers existants effectuant des voyages internationaux et ne satisfaisant pas déjà aux prescriptions du présent chapitre relatives aux navires à passagers neufs, les mesures à prendre pour chaque navire seront déterminées par l'Administration du pays auquel il appartient, de manière à obtenir une sécurité plus grande sur les points où cela sera pratiquement réalisable et raisonnable.

6. Dans le cas de navires à passagers effectuant des voyages internationaux, qui sont utilisés à des transports spéciaux d'un grand nombre de passagers sans installation de couchettes, comme par exemple, le transport de pèlerins, toute administration d'un pays — peut, si elle juge qu'il est pratiquement impossible d'appliquer les prescriptions du présent chapitre, dispenser ceux de ces navires qui appartiennent à ce pays des prescriptions en question, sous les conditions suivantes :

a) On doit appliquer dans la plus large mesure compatible avec les circonstances du trafic, les prescriptions relatives à la construction.

b) Des mesures doivent être prises pour formuler des prescriptions générales qui devront s'appliquer au cas particulier de ce genre de trafic. Ces prescriptions doivent être formulées d'accord avec ceux des autres gouvernements contractants, s'il y en a, qui pourraient être directement intéressés au transport de ces passagers.

7. Le présent chapitre ne s'applique pas aux navires dépourvus de propulsion mécanique, ni aux navires en bois de construction primitive tels que dhows, jonques, etc.

*Article 5.*

## COMPARTIMENTAGE ÉTANCHE DES NAVIRES.

1. Les navires doivent être compartimentés aussi efficacement que possible, eu égard à la nature du service auquel ils sont destinés. Les prescriptions relatives au compartimentage sont fixées par les articles et par les règles qui suivent.

2. The degree of subdivision provided for by these requirements varies with the length of the ship and with the service, in such manner that the highest degree of subdivision corresponds with the ships of greatest length primarily engaged in the carriage of passengers.

3. Regulations I to V indicate the method to be followed in order to determine the degree of subdivision applicable to a ship.

4. In order that the required degree of subdivision shall be maintained, a loadline corresponding to the approved subdivision draft shall be assigned and marked on the ship's sides. A ship having spaces which are specially adapted for the accommodation of passengers and the carriage of cargo alternatively may, if the owners desire, have one or more additional loadlines assigned and marked to correspond with the subdivision drafts which the Administration may approve for the alternative service conditions. The freeboard corresponding to each approved subdivision loadline, and the conditions of service for which it is approved, shall be clearly indicated on the Safety Certificate. Subdivision loadlines shall be marked and recorded in the manner provided in Regulation VII.

*Article 6.*

PEAK AND MACHINERY SPACE BULKHEADS, SHAFT TUNNELS, ETC.

All ships shall be fitted with watertight forward and after peak bulkheads and with watertight bulkheads at the extremities of the machinery space, and, in screw ships, with watertight shaft tunnels or equivalent subdivision in accordance with the provisions of Regulation VI.

*Article 7.*

CONSTRUCTION, TESTING, ETC.

Regulations VIII to XIII and XV to XXI prescribe rules for :

- (a) The construction and testing of subdivision bulkheads, inner bottoms, watertight decks, trunks, ventilators, fireresisting bulkheads, etc. ;
- (b) The conditions governing openings in bulkheads, in the ship's sides and in the weather deck, and the character and use of means which shall be provided for closing these openings ;
- (c) The tests and the periodical inspections and operation of the means of closing openings in bulkheads and in the ship's side ;
- (d) Exits from watertight compartments ;
- (e) Pumping arrangements ; and
- (f) Power for going astern and auxiliary steering apparatus.

*Article 8.*

STABILITY TEST.

Every new passenger ship shall be inclined upon its completion and the elements of its stability determined. The operating personnel shall be supplied with such information on this subject as is necessary to permit efficient handling of the ship.

2. Le degré de compartimentage assuré par l'application de ces règles varie avec la longueur du navire et le service auquel il est destiné, de telle manière que le degré de compartimentage le plus élevé corresponde aux plus longs navires essentiellement affectés au transport des passagers.

3. Les règles I à V indiquent la méthode à suivre pour déterminer le degré de compartimentage applicable à un navire.

4. Pour que le degré de compartimentage requis soit respecté, une ligne de charge, correspondant au tirant d'eau qui aura été approuvé comme répondant au compartimentage, sera assignée au navire et marquée sur le bordé extérieur. S'il existe sur le navire des espaces spécialement disposés pour servir à volonté, soit d'emménagements pour passagers, soit de locaux à marchandises, on pourra, à la demande de l'armateur, lui assigner et tracer sur le bordé extérieur, une ou plusieurs lignes de charge additionnelles, correspondant aux divers tirants d'eau de compartimentage que l'administration jugera répondre aux différentes conditions de service. Le franc-bord correspondant à chacune de ces lignes de charge et les conditions de service pour lesquelles il est accepté seront indiqués d'une façon précise sur le certificat de sécurité. Les lignes de charge de compartimentage doivent être marquées et inscrites suivant la méthode prescrite par la règle VII.

#### Article 6.

##### CLOISONS DES EXTRÉMITÉS, CLOISONS DE LA TRANCHE DES MACHINES, TUNNELS DES LIGNES D'ARBRES, ETC.

Il doit exister dans tous les navires des cloisons étanches aux extrémités avant et arrière et aux extrémités de la tranche des machines et dans les navires à hélice il doit y avoir des tunnels étanches pour les lignes d'arbres, ou un compartimentage équivalent, le tout conformément aux prescriptions de la règle VI.

#### Article 7.

##### CONSTRUCTION, ÉPREUVES, ETC.

Les règles VIII à XIII incluses et les règles XV à XXI incluses contiennent les prescriptions relatives :

- a) A la construction et aux épreuves des cloisons de compartimentage, doubles-fonds, ponts étanches, panneaux de descente, conduits de ventilation, cloisons d'incendie, etc. ;
- b) Aux ouvertures dans les cloisons, dans la muraille des navires et dans le pont exposé à la mer, le type des moyens de fermetures qui doit être employé pour les clore et l'emploi qui doit en être fait ;
- c) Aux épreuves, aux inspections périodiques et aux manœuvres périodiques des moyens de fermeture des ouvertures dans les cloisons étanches et dans la muraille du navire ;
- d) Aux moyens de sortie des compartiments étanches ;
- e) Aux dispositifs de pompage ; et
- f) A la puissance disponible pour la marche arrière et à l'appareil à gouverner auxiliaire.

#### Article 8.

##### ESSAI DE STABILITÉ.

Sur tout navire à passagers neuf, il sera fait, à son achèvement, un essai de stabilité et on déterminera les éléments de cette stabilité. Le personnel chargé d'utiliser le navire recevra, à ce sujet, tous les renseignements qui peuvent lui servir pour le manœuvrer convenablement.

*Article 9.*

## ENTRIES IN THE OFFICIAL LOG BOOK.

A record of the closing and opening of watertight doors, etc., and of all inspections and drills, shall be entered in the official log book as required by Regulation XIV.

*Article 10.*

## INITIAL AND SUBSEQUENT SURVEYS OF SHIPS.

The general principles which shall govern the survey of ships, whether new or existing, as regards hull, main and auxiliary boilers and machinery, and equipments, are stated in Regulation XXII. Each Contracting Government undertakes :

- (1) To draw up detailed regulations in accordance with these general principles, or to bring its existing regulations into agreement with these principles ;
- (2) To secure that these regulations shall be enforced.

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

## CHAPTER III.

## LIFE-SAVING APPLIANCES, ETC.

*Article 11.*

## INTERPRETATION.

For the purposes of this Chapter :

- (a) The expression " new ship " means a ship the keel of which is laid on or after the 1st July, 1931, all other ships being described as existing ships ;
- (b) The expression " short international voyage " means an international voyage in the course of which a ship is not more than 200 miles from the nearest land ;
- (c) The expression " buoyant apparatus " means buoyant deck seats, or buoyant deck chairs, or any other buoyant apparatus excepting boats, life-buoys and life-jackets.

*Article 12.*

## APPLICATION.

1. This Chapter, except where it is otherwise expressly provided, applies to new passenger ships which are mechanically propelled and engaged on international voyages.
2. Special provisions are laid down in Articles 13, 14, 19 and 25 with regard to new passenger ships engaged on short international voyages.
3. Each Administration, if it considers that the route and the conditions of the voyage are such as to render the application of the full requirements of this Chapter unreasonable or unnecessary, may to that extent exempt from the requirements of this Chapter individual ships or classes



*Article 9.*

## MENTIONS AU JOURNAL DE BORD.

Mention doit être faite au journal de bord de la fermeture et de l'ouverture des portes étanches, etc., ainsi que de tous les exercices et inspections, dans la mesure spécifiée à la règle XIV.

*Article 10.*

## INSPECTIONS INITIALES ET SUBSÉQUENTES DES NAVIRES.

Les principes généraux qui doivent régir l'inspection des navires neufs ou existants en ce qui concerne la coque, les chaudières et machines principales et auxiliaires, et l'équipement, sont établis par la règle XXII. Chaque gouvernement contractant s'engage :

1<sup>o</sup> A édicter des règlements détaillés en conformité de ces principes généraux, ou à modifier sa réglementation existante de façon à la mettre d'accord avec ces principes ;

2<sup>o</sup> A assurer l'application de ces règlements.

D'une façon générale: les règlements de détail visés au paragraphe précédent doivent être établis de manière qu'au point de vue de la sauvegarde de la vie humaine, le navire soit approprié au service auquel il est destiné.

## CHAPITRE III

## ENGINS DE SAUVETAGE, ETC.

*Article 11.*

## DÉFINITIONS.

Dans ce chapitre :

a) L'expression « navire neuf » désigne un navire dont la quille a été posée le 1<sup>er</sup> juillet 1931 ou après cette date ; tous les autres navires sont qualifiés « navires existants » ;

b) L'expression « voyage international court » désigne un voyage international au cours duquel le navire ne s'éloigne pas de plus de 200 milles de la terre la plus proche ;

c) L'expression « engin flottant » désigne les sièges de pont flottants: chaises de pont flottantes ou tout autre engin flottant à l'exception des embarcations, brassières de sauvetage et bouées de sauvetage.

*Article 12.*

## APPLICATION.

1. Le présent chapitre s'applique, sauf dans les cas où il en est autrement disposé, aux navires à passagers neufs à propulsion mécanique: effectuant des voyages internationaux.

2. Des prescriptions spéciales sont énoncées dans les articles 13, 14, 19 et 25 pour les navires à passagers neufs effectuant des voyages internationaux courts.

3. Toute administration d'un pays peut, si elle juge que la route suivie et les conditions du voyage sont de nature à ne rendre l'application de la totalité des prescriptions du présent chapitre ni raisonnable ni nécessaire, dispenser de ces prescriptions dans la mesure correspondante des

of ships belonging to its country which, in the course of their voyage, do not go more than 20 miles from the nearest land.

4. In the case of existing passenger ships which are mechanically propelled and engaged on international voyages and which do not already comply with the provisions of this Chapter relating to new passenger ships, the arrangements on each ship shall be considered by the Administration of the country to which the ship belongs, with a view to securing, so far as this is practicable and reasonable, compliance with the general principles set out in Article 13 not later than the 1st July, 1931, and substantial compliance with the other requirements of this Chapter.

5. In the case of passenger ships which are mechanically propelled and engaged on international voyages and which are employed in the carriage of large numbers of unberthed passengers in special trades, such, for example, as the pilgrim trade, an Administration, if satisfied that it is impracticable to enforce compliance with the requirements of this Chapter, may exempt such ships, when they belong to its country, from those requirements on the following conditions :

(a) That the fullest provision which the circumstances of the trade will permit shall be made in the matter of lifeboats and other life-saving appliances and fire protection.

(b) That all such boats and apparatus shall be readily available within the meaning of Article 13.

(c) That a life-jacket shall be provided for every person on board.

(d) That steps shall be taken to formulate general rules which shall be applicable to the particular circumstances of these trades. Such rules shall be formulated in concert with such other Contracting Governments, if any, as may be directly interested in the carriage of such passengers.

#### Article 13.

##### LIFEBOATS AND BUOYANT APPARATUS.

The general principles governing the provision of lifeboats and buoyant apparatus in a ship to which this Chapter applies are that they shall be readily available in case of emergency and shall be adequate.

1. To be readily available, the lifeboats and buoyant apparatus must comply with the following conditions :

(a) They must be capable of being got into the water safely and rapidly even under unfavourable conditions of list and trim.

(b) It must be possible to embark the passengers in the boats rapidly and in good order.

(c) The arrangement of each boat and article of buoyant apparatus must be such that it will not interfere with the operation of other boats and buoyant apparatus.

2. To be adequate, the provision of lifeboats and buoyant apparatus must satisfy the following conditions :

(a) Subject to the provisions of sub-paragraph (b) of this paragraph there must be accommodation in boats for all persons on board, and there must, in addition, be buoyant apparatus for 25 per cent. of the persons on board.

(b) In the case of passenger ships engaged on short international voyages, the boats must be provided in accordance with the requirements set out in the table in Regulation XXXIX, and there must be, in addition, buoyant apparatus so that the boats and buoyant apparatus together provide accommodation for all on board as set out in Regulation XXXVIII. There must, in addition, be buoyant apparatus for 10 per cent. of the persons on board.

(c) No more boats shall be required on any passenger ship than are sufficient to accommodate all persons on board.

navires déterminés ou des catégories de navires appartenant à ce pays et qui, au cours de leur voyage, ne s'éloignent pas de plus de 20 milles de la terre la plus proche.

4. Dans le cas de navires à passagers existants à propulsion mécanique effectuant des voyages internationaux et ne satisfaisant pas, actuellement, aux prescriptions du présent chapitre relatives aux navires à passagers, neufs, les mesures à prendre pour chaque navire doivent être déterminées par l'administration du pays auquel il appartient, de manière à obtenir, autant que cela sera pratiquement possible et raisonnable, l'application, au plus tard pour le 1<sup>er</sup> juillet 1931, des principes généraux posés dans l'article 13, et une application convenable des autres prescriptions du présent chapitre.

5. Pour les navires à passagers, à propulsion mécanique, effectuant des voyages internationaux, qui sont utilisés à des transports spéciaux d'un grand nombre de passagers sans installation de couchettes, comme, par exemple, le transport de pèlerins, une administration peut, si elle juge qu'il est pratiquement impossible d'appliquer les prescriptions du présent chapitre, dispenser ces navires des prescriptions en question, sous les conditions suivantes :

a) On doit appliquer, dans la plus large mesure compatible avec les circonstances du trafic, les prescriptions relatives aux embarcations de sauvetage et aux autres engins de sauvetage ainsi qu'à la protection contre l'incendie.

b) Toutes ces embarcations et tous ces engins de sauvetage doivent être rapidement disponibles dans le sens de l'article 13.

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

d) Des dispositions doivent être prises, pour formuler des prescriptions générales qui doivent s'appliquer au cas particulier de ce genre de trafic. Ces prescriptions doivent être formulées d'accord avec ceux des autres gouvernements contractants, s'il y en a qui peuvent être directement intéressés au transport de ces passagers.

#### Article 13.

##### EMBARCATIONS DE SAUVETAGE ET ENGINs FLOTTANTS.

Les principes généraux qui règlent l'armement en embarcations de sauvetage et en engins flottants d'un navire régi par le présent chapitre sont qu'ils doivent être promptement disponibles en cas d'urgence et qu'ils doivent être adéquats.

1. Pour être promptement disponibles, les embarcations de sauvetage et engins flottants doivent remplir les conditions suivantes :

a) On doit pouvoir les mettre à l'eau sûrement et rapidement, même dans des conditions défavorables de bande et d'assiette.

b) Il doit être possible d'embarquer les passagers dans les embarcations rapidement et en bon ordre.

c) L'installation de chaque embarcation et de chaque engin flottant doit être telle qu'elle ne gêne pas la manœuvre des autres embarcations ou engins flottants.

2. Pour être adéquat, l'armement du navire en embarcations de sauvetage et engins flottants doit réaliser les conditions suivantes :

a) Sous réserve des prescriptions de l'alinéa b) du présent paragraphe, il doit y avoir dans les embarcations une place pour chaque personne présente à bord, et, en outre, des engins flottants pour 25% des personnes présentes à bord.

b) Dans le cas de navires à passagers effectuant des voyages internationaux courts, des embarcations doivent être installées de façon à satisfaire aux prescriptions insérées au tableau qui figure à la règle XXXIX ; en outre, il doit y avoir des engins flottants en quantité telle que l'ensemble des embarcations et des engins flottants puisse recevoir le total des personnes présentes à bord, ainsi qu'il est dit à la règle XXXVIII. Enfin, il doit y avoir, en plus, des engins flottants pour 10% des personnes présentes à bord.

c) Sur aucun navire à passagers, il ne peut être exigé plus d'embarcations qu'il n'est nécessaire pour recevoir toutes les personnes présentes à bord.

*Article 14.*

## READY AVAILABILITY AND ADEQUACY.

The arrangements for securing the principles of ready availability and adequacy mentioned in Article 13 shall be in accordance with the provisions of Regulations XXXVII, XXXVIII and XXXIX.

*Article 15.*

## STANDARD TYPES OF BOATS. LIFE RAFTS. BUOYANT APPARATUS.

All the lifeboats, life rafts and buoyant apparatus shall comply with the conditions fixed by this Convention and Regulations XXIV to XXIX.

*Article 16.*

## CONSTRUCTION OF BOATS.

All boats must be properly constructed, and shall be of such form and proportions that they shall have ample stability in a seaway, and sufficient freeboard when loaded with their full complement of persons and equipment.

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

*Article 17.*

## EMBARKATION OF THE PASSENGERS IN THE BOATS.

Suitable arrangements shall be made for embarking the passengers in the boats at an embarkation deck. There shall also be a suitable ladder provided at each set of davits.

*Article 18.*

## CAPACITY OF BOATS AND LIFE RAFTS.

The number of persons that a boat of one of the standard types or an approved life raft or buoyant apparatus can accommodate and the conditions of approval of life rafts and buoyant apparatus shall be ascertained in accordance with the provisions of Regulations XXX to XXXV inclusive.

*Article 19.*

## EQUIPMENT OF BOATS AND LIFE RAFTS.

Regulation XXXVI prescribes the equipment for boats and life rafts.

*Article 14.*

CONDITIONS POUR QUE LES ENGIN DE SAUVETAGE SOIENT PROMPTEMENT DISPONIBLES ET ADÉQUATS.

Afin de réaliser les principes établis à l'article 13 pour que les engins de sauvetage soient promptement disponibles et adéquats, ceux-ci doivent satisfaire aux prescriptions des règles XXXVII, XXXVIII et XXXIX.

*Article 15.*

TYPES RÉGLEMENTAIRES D'EMBARCATIONS. RADEAUX DE SAUVETAGE. ENGIN FLOTTANTS.

Toutes les embarcations de sauvetage, les radeaux de sauvetage et les engins flottants doivent satisfaire aux conditions fixées par la présente convention, ainsi que par les règles XXIV à XXIX inclus.

*Article 16.*

CONSTRUCTION DES EMBARCATIONS.

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

Chaque embarcation doit présenter une solidité suffisante pour pouvoir sans danger être mise à l'eau avec son plein chargement en personnes et en armement.

*Article 17.*

ACCÈS DES PASSAGERS AUX EMBARCATIONS.

Des dispositions convenables doivent être prises pour permettre l'accès des passagers, d'un pont d'embarquement, dans les embarcations. Il doit y avoir en outre une échelle convenable à chaque paire de bossoirs.

*Article 18.*

CAPACITÉ DES EMBARCATIONS ET RADEAUX DE SAUVETAGE.

Le nombre de personnes qu'une embarcation d'un des types réglementaires ou un radeau de sauvetage approuvé ou un engin flottant peut recevoir et les conditions auxquelles un radeau de sauvetage ou un engin flottant peut être approuvé sont déterminés conformément aux prescriptions des règles XXX à XXXV inclus.

*Article 19.*

ARMEMENT DES EMBARCATIONS ET RADEAUX DE SAUVETAGE.

La règle XXXVI fixe l'armement des embarcations et des radeaux de sauvetage.

*Article 20.*

## LIFE-JACKETS AND LIFE-BUOYS.

1. Every ship to which this Chapter applies shall carry for every person on board a life-jacket of a type approved by the Administration, and in addition, unless these life-jackets can be adapted for use by children, a sufficient number of life-jackets suitable for children.
2. Every such ship shall also carry life-buoys of a type approved as aforesaid to the number required by Regulation XL.
3. A life-jacket or life-buoy shall not be approved by an Administration unless it satisfies the requirements of Regulation XL applicable to life-jackets and life-buoys respectively.
4. In this Article the expression " life-jacket " includes any appliance capable of being fitted on the body, having the same buoyancy as a life-jacket.

*Article 21.*

## MEANS OF INGRESS AND EGRESS. EMERGENCY LIGHTING.

1. Proper arrangements shall be made for ingress to and egress from the different compartments decks, etc.
2. Provision shall be made for an electric or other system of lighting, sufficient for all requirements of safety, in the different parts of the ship, and particularly upon the decks on which the lifeboats are stowed. On ships in which the boat deck is more than 9.15 metres (30 feet) above the waterline at the lightest seagoing draught, provision shall be made for the illumination from the ship of the lifeboats when alongside and in process of or immediately after being launched. There must be a self-contained source capable of supplying, when necessary, this safety lighting system, and placed in the upper parts of the ship above the bulkhead deck.
3. The exit from every main compartment occupied by passengers or crew shall be continuously lighted by an emergency lamp. The power for these emergency lamps shall be so arranged that they will be supplied from the independent installation referred to in the preceding paragraph in the event of failure of the main generating plant.

*Article 22.*

## CERTIFICATED LIFEBOATMEN. MANNING OF THE BOATS.

1. In every ship to which this Chapter applies there must be, for any boat or life raft carried in order to comply with this Chapter, such number of certificated lifeboatmen as is required by Regulation XLI for that boat.
2. The allocation of the certificated lifeboatmen to each boat and life raft remains within the discretion of the master, according to the circumstances.
3. By " certificated lifeboatman " is meant any member of the crew who holds a certificate of efficiency issued under the authority of the Administration in accordance with the conditions laid down in the afore-mentioned Regulation.
4. The manning of the boats shall be as prescribed in Regulation XLII.

*Article 20.*

## BRASSIÈRES DE SAUVETAGE ET BOUÉES DE SAUVETAGE.

1. Tous les navires auxquels s'applique le présent chapitre doivent avoir, pour chaque personne présente à bord, une brassière de sauvetage d'un type approuvé par l'administration et, en outre, un nombre convenable de brassières spéciales pour enfants à moins que les brassières précédentes ne puissent être ajustables à la taille des enfants.

2. Tous ces navires doivent également avoir des bouées de sauvetage d'un type approuvé comme ci-dessus, et dont le nombre est fixé par la règle XL.

3. Une brassière de sauvetage ou une bouée de sauvetage ne peut être approuvée par une administration si elle ne satisfait aux prescriptions de la règle XL applicables aux brassières de sauvetage ou aux bouées de sauvetage suivant le cas.

4. Dans le présent article l'expression « brassière de sauvetage » s'étend à tout dispositif capable de s'appliquer au corps et ayant la flottabilité d'une brassière de sauvetage réglementaire.

*Article 21.*

## CIRCULATION DES PERSONNES. ECLAIRAGE DE SECOURS.

1. Des dispositions appropriées doivent être prises pour l'entrée et pour la sortie des différents compartiments, entreponts, etc.

2. Un éclairage électrique ou autre, suffisant pour satisfaire à toutes les exigences de la sécurité, doit être prévu dans les diverses parties du navire et particulièrement sur les ponts où se trouvent les embarcations de sauvetage. Sur les navires où le pont des embarcations est à plus de 9 mètres 15 (30 pieds) de la flottaison correspondant au tirant d'eau minimum à la mer, des dispositions doivent être prises pour éclairer les embarcations, depuis le navire et le long du bord, pendant la manœuvre de mise à l'eau et immédiatement après cette manœuvre. Il doit exister une source autonome capable d'alimenter, le cas échéant, les appareils de cet éclairage de sécurité et placée dans les régions supérieures du navire, au-dessus du pont de cloisonnement.

3. La sortie de chaque compartiment occupé par les passagers ou l'équipage doit être éclairée en permanence par un fanal de secours. Ces fanaux de secours doivent pouvoir être alimentés par la source autonome visée au précédent paragraphe, en cas d'arrêt de la source normale d'éclairage du navire.

*Article 22.*

## CANOTIERS BREVETÉS. PERSONNEL DES EMBARCATIONS.

1. Sur tout navire auquel s'applique le présent chapitre il doit y avoir, pour chaque embarcation ou radeau de sauvetage installé en exécution des prescriptions dudit chapitre, un nombre de canotiers brevetés déterminé par les prescriptions de la règle XLI qui concernent cette embarcation ou ce radeau de sauvetage.

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

3. On entend par « canotier breveté » tout homme de l'équipage muni d'un brevet d'aptitude délivré au nom de l'administration dans les conditions prévues à ladite règle.

4. L'organisation du personnel des embarcations doit être conforme à la règle XLII.

*Article 23.*

## LINE-THROWING APPLIANCES.

Every ship to which this Chapter applies shall carry a line-throwing appliance of a type approved by the Administration.

*Article 24.*

## DANGEROUS GOODS. FIRE PROTECTION.

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

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

Each Administration shall, from time to time by official notice, determine what goods are to be considered dangerous goods, and shall indicate the precautions which must be taken in the packing and stowage thereof.

2. The arrangements to be made for the detection and extinction of fire shall be as prescribed in Regulation XLIII.

*Article 25.*

## MUSTER ROLL AND DRILLS.

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

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

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

Regulations XLIV and XLV prescribe the conditions under which musters of the crew and drills shall take place.

## CHAPTER IV.

## RADIOTELEGRAPHY.

*Article 26.*

## APPLICATION AND DEFINITION.

1. This Chapter applies to all ships engaged on international voyages except cargo ships of less than 1,600 tons gross tonnage.

2. For the purposes of this Chapter a cargo ship means any ship not being a passenger ship.



*Article 23.*

## APPAREIL PORTE-AMARRE.

Chaque navire auquel s'applique ce chapitre doit être muni d'un appareil porte-amarre d'un modèle approuvé par l'administration.

*Article 24.*

## MARCHANDISES DANGEREUSES. MESURES CONTRE L'INCENDIE.

1. Il est interdit d'embarquer, comme lest ou comme cargaison, des matières susceptibles, isolément ou dans leur ensemble, de mettre en danger la vie des passagers ou la sécurité du navire, par leur nature, leur quantité ou leur mode d'arrimage.

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

La détermination des matières à considérer comme dangereuses et l'indication des précautions obligatoires à prendre dans leur emballage et leur arrimage feront l'objet d'instructions officielles let périodiques de la part de chaque administration.

2. La règle XLIII indique les dispositions à prendre pour la découverte et l'extinction de l'incendie.

*Article 25.*

## RÔLE D'ALARME ET D'EXERCICES.

Une consigne particulière d'alarme sera donnée à chaque homme de l'équipage.

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

Avant l'appareillage, le rôle d'appel est établi et mis à jour, et l'autorité qualifiée doit être mise à même d'en constater l'existence. Il est affiché bien en vue dans plusieurs endroits du bâtiment, notamment dans les locaux affectés à l'équipage.

Les conditions dans lesquelles on doit procéder aux appels et aux exercices de l'équipage sont prescrites par les règles XLIV et XLV.

## CHAPITRE IV

## RADIOTÉLÉGRAPHIE.

*Article 26.*

## APPLICATION ET DÉFINITION.

1. Le présent chapitre s'applique à tous les navires qui effectuent des voyages internationaux, à l'exception des navires de charge de moins de 1.600 tonneaux de jauge brute.

2. Pour l'application du présent chapitre, tout navire qui n'est pas un navire à passagers est un navire de charge.

*Article 27.*

## FITTING OF RADIO INSTALLATION.

1. All ships to which this Chapter applies shall, unless exempted under Article 28, be fitted with a radiotelegraph installation complying with the provisions of Article 31, as follows :

- (a) All passenger ships, irrespective of size.
- (b) All cargo ships of 1,600 tons gross tonnage and upwards.

2. Each Administration may delay the application of the provisions of paragraph 1 (b) to cargo ships belonging to its country of less than 2,000 tons gross tonnage for a period not exceeding five years from the date of the coming into force of the present Convention.

*Article 28.*

## EXEMPTIONS FROM THE REQUIREMENTS OF ARTICLE 27.

1. Each Administration may, if it considers that the route and the conditions of the voyage are such as to render a radiotelegraph installation unreasonable or unnecessary, exempt ships belonging to its country from the requirements of Article 27 as follows :

I. *Passenger ships :*

(a) Individual passenger ships or classes of passenger ships which, in the course of their voyage, do not go more than :

- (i) 20 miles from the nearest land ; *or*
- (ii) 200 miles in the open sea between two consecutive ports.

(b) Passenger ships which make voyages entirely within the restricted areas specified in the Annex to this Article.

II. *Cargo Ships :*

Individual cargo ships or classes of cargo ships which, in the course of their voyage, do not go more than 150 miles from the nearest land.

2. Each Administration may, in addition, exempt ships belonging to its country of the following classes :

## I. Barges in tow and existing sailing ships.

An existing sailing ship is one the keel of which is laid before the 1st July, 1931.

II. Ships of primitive build, such as dhows, junks, etc., if it is practically impossible to fit them with a radiotelegraph installation.

III. Ships which are not normally engaged on international voyages, but which in exceptional circumstances are required to undertake a single voyage of that kind.

*Annex to Article 28.*

1. The Baltic Sea and approaches thereto East of a line drawn from Utsire (Norway) in the North to Texel (Netherlands) in the South, outside the territorial jurisdiction of the Union of Socialist Soviet Republics.

*Article 27.*

## INSTALLATION D'APPAREILS RADIOTÉLÉGRAPHIQUES.

1. Tous les navires auxquels s'applique le présent chapitre devront, s'ils n'en sont pas dispensés en vertu de l'article 28, être munis d'une installation radiotélégraphique conforme aux dispositions de l'article 31, ainsi qu'il est dit ci-après :

- a) Tous les navires à passagers, quelles que soient leurs dimensions.
- b) Tous les navires de charge de 1.600 tonneaux de jauge brute et au-dessus.

2. Toute administration d'un pays a la faculté de différer l'application des dispositions du paragraphe 1 b) précédent, aux navires de charge de moins de 2.000 tonneaux de jauge brute appartenant à ce pays, pendant une période ne dépassant pas cinq ans à partir de la date de mise en vigueur de la présente convention.

*Article 28.*

## DISPENSES AUX PRESCRIPTIONS DE L'ARTICLE 27.

1. Toute administration d'un pays peut, si elle juge la route suivie et les conditions du voyage sont telles qu'une installation radiotélégraphique n'est ni raisonnable ni nécessaire, dispenser des prescriptions de l'article 27 les navires appartenant à ce pays :

I. *Navires à passagers :*

a) Certains navires à passagers individuellement ou par catégorie lorsqu'au cours de leur voyage :

- (i) Ils ne s'éloignent pas de plus de 20 milles de la terre la plus proche, ou
- (ii) Ils n'effectuent pas une traversée de plus de 200 milles en pleine mer, entre deux ports consécutifs.

b) Certains navires à passagers qui naviguent exclusivement en deçà des zones dont les limites sont déterminées à l'annexe du présent article.

II. *Navires de charge :*

Certains navires de charge, individuellement ou par catégorie, qui, au cours de leur voyage, ne s'éloignent pas de plus de 150 milles de la terre la plus proche.

2. Toute administration d'un pays peut, en outre, dispenser les navires appartenant à ce pays et compris dans les catégories suivantes :

## I. Les chalands remorqués et les navires à voiles existants.

Par navire à voiles existant, il faut entendre un navire à voiles dont la quille a été posée avant la date du 1<sup>er</sup> juillet 1931.

II. Les navires de construction primitive, tels que les dhows, les jonques, etc., s'il est pratiquement impossible de les munir d'une installation radiotélégraphique.

III. Les navires qui n'effectuent pas normalement des voyages internationaux, mais qui, dans des circonstances exceptionnelles, sont obligés d'entreprendre un seul voyage de cette nature.

*Annexe à l'article 28.*

1. La Baltique et ses abords, à l'est d'une ligne tracée d'Utsire (Norvège) au Nord, jusqu'au Texel (Pays-Bas) au Sud, en dehors de la juridiction territoriale de l'Union des Républiques soviétistes socialistes.

2. The portions of the Gulf of Tartary and the Sea of Okhotsk covered in voyages between ports in Hokkaido and ports in Japanese Sakhalin.
3. The Chosen (Tyosen) Strait between a line in the North drawn from Kawajiri Misaki (Cape Natsungu) to Fusan, and a line in the South drawn from Nagasaki to Giffard Island (off the South-West point of Quelpart Island) and thence to Tin To (Amherst Island).
4. The Yellow Sea North of Parallel 37° North.
5. The Formosa Strait between a line in the North drawn from Fuki Kaku (Syauki Point) to Foochow and a line in the South drawn from South Cape (the South point of Formosa) to Hong Kong.
6. The area within the following limits :  
 Parallel 10° N. from long. 94° E. to the coast of Asia, coast of Asia to Saigon (Cape Tiwan), straight lines between Cape Tiwan, lat. 4° 30' N. long. 110° E., south point of Palawan Island, Palmas (Miangas) Island, lat. 0° long. 140° E., lat. 0° long. 148° E., lat. 10° S. long. 148° E., Cape York, north coast of Australia from Cape York to Port Darwin (Cape Charles), straight lines between Cape Charles, Ashmore Reef (East Island), lat. 10° S. long. 109° E., Christmas Island, lat. 2° N. long. 94° E., lat. 10° N. long. 94° E., outside the territorial jurisdiction of Australia and of the United States of America.
7. The Caribbean Sea, outside the territorial jurisdiction of the United States of America, in relation to voyages made by sailing ships only.
8. The area of the South Pacific Ocean bounded by the Equator, Meridian 130° W., Parallel 34° S., and the coast of Australia, outside the territorial jurisdiction of Australia.
9. The Tong King Gulf and portions of the China Sea lying to the West of a line drawn from Hong Kong to Lat. 17° N. Long. 110° E., thence due South to Latitude 10° N., and thence West to Saigon.
10. The portions of the Indian Ocean covered in voyages between ports in Madagascar, Reunion and the Mauritius Islands.
11. The portions of the North Atlantic Ocean and Mediterranean Sea covered in voyages between Casablanca (Morocco) and Oran (Algeria) and intermediate ports.

*Article 29.*

WATCHES.

1. *Passenger Ships.*

Each passenger ship which, in accordance with Article 27, is required to be fitted with a radiotelegraph installation, shall, for safety purposes, carry a qualified operator, and, if not fitted with an auto-alarm, shall, whilst at sea, keep watches by means of a qualified operator or a certified watcher, as under :

- (a) All passenger ships under 3,000 tons gross tonnage, as determined by the Administration concerned ;
- (b) All passenger ships of 3,000 tons gross tonnage and over, continuous watch.

Each Administration is authorised to exempt passenger ships belonging to its country from 3,000 tons to 5,500 tons gross tonnage, both included, from the requirement of a continuous watch for a period not exceeding one year from the date of the coming into force of the present Convention,

2. La partie du golfe de Tartarie et de la mer d'Okhotsk intéressant les voyages effectués entre des ports de Hokkaido et des ports dans le Sakhalin Japonais.
3. Le détroit de Chosen (Tyosen) délimité au Nord par une ligne tracée du cap Natsungu (Kawajiri Misaki) jusqu'à Fusan et au Sud par une ligne allant de Nagasaki à l'île Giffard (à hauteur de la pointe sud-ouest de l'île Quelpart) et de là, à Tin To (île Amherst).
4. La Mer Jaune au nord du 37<sup>e</sup> degré de latitude nord.
5. Le détroit de Formose délimité au Nord par une ligne tracée de la pointe Syaui (Fuki Kaku) jusqu'à Fou Tcheou et au Sud par une ligne tracée de South Cape (la pointe sud de Formose) jusqu'à Hong Kong.
6. La zone comprise dans les limites suivantes :  
 La parallèle du 10<sup>e</sup> degré Nord à partir du 94<sup>e</sup> degré de longitude Est jusqu'à la côte d'Asie, la côte d'Asie jusqu'à Saïgon (Cap Tiwan), les lignes droites tracées entre le cap Tiwan, 4<sup>e</sup> degré 30 minutes de latitude Nord, 110<sup>e</sup> degré de longitude Est, pointe sud de l'île Palawan, île Palmas (Miangas) l'équateur entre le 140<sup>e</sup> et le 148<sup>e</sup> degré de longitude Est, 10<sup>e</sup> degré de latitude Sud, 148<sup>e</sup> degré de longitude Est, le cap York, la côte nord de l'Australie du cap York jusqu'à Port Darwin (cap Charles), les lignes droites tracées entre le cap Charles, Ashmore Reef (East Island), 10<sup>e</sup> degré de latitude Sud, 109<sup>e</sup> degré de longitude Est, Christmas Island, 2<sup>e</sup> degré de latitude Nord, 94<sup>e</sup> degré de longitude Est, 10<sup>e</sup> degré de latitude Nord, 94<sup>e</sup> degré de longitude Est en dehors de la juridiction territoriale de l'Australie et des Etats-Unis d'Amérique.
7. La mer des Caraïbes, en dehors de la juridiction territoriale des Etats-Unis d'Amérique, en ce qui concerne les voyages effectués par les navires à voiles seulement.
8. La zone de l'Océan Pacifique sud limitée par l'équateur, le méridien du 130<sup>e</sup> degré Ouest, le parallèle du 34<sup>e</sup> degré Sud, et la côte d'Australie, en dehors de la juridiction territoriale de l'Australie.
9. Le golfe du Tonkin et la partie de la mer de Chine qui se trouve à l'Ouest d'une ligne tracée de Hong Kong jusqu'au point situé par 17 degrés de latitude Nord et 110 degrés de longitude Est, puis de là au Sud jusqu'à la rencontre du 10<sup>e</sup> degré de latitude Nord, et de là, à l'Ouest jusqu'à Saïgon.
10. La partie de l'Océan Indien intéressant les voyages effectués entre les ports de Madagascar, la Réunion et les îles Maurice.
11. La partie de l'Atlantique Nord et celle de la Méditerranée intéressant les voyages effectués entre Casablanca (Maroc) et Oran (Algérie) et les ports intermédiaires.

#### *Article 29.*

##### SERVICE D'ÉCOUTE.

#### 1. *Navires à passagers.*

Tout navire à passagers obligatoirement muni d'une installation radiotélégraphique, en vertu de l'article 27, est tenu, au point de vue de la sécurité, d'avoir à bord un opérateur qualifié, et, s'il n'est pas pourvu d'un auto-alarme, d'assurer, lorsqu'il est à la mer, un service d'écoute au moyen d'un opérateur qualifié ou d'un écouteur breveté, dans les conditions suivantes :

- a) A bord de tous les navires à passagers d'une jauge brute inférieure à 3.000 tonneaux, ce service d'écoute sera déterminé par l'administration intéressée ;
- b) A bord de tous les navires à passagers d'une jauge brute de 3.000 tonneaux, et au-dessus, ce service d'écoute sera permanent.

Toute administration d'un pays est autorisée à exempter de l'obligation de l'écoute permanente tous les navires à passagers appartenant à ce pays dont la jauge brute est comprise entre 3.000 tonneaux inclus et 5.500 tonneaux inclus, pendant une période ne dépassant pas un an à

provided that during the period of such exemption they shall maintain a watch of at least 8 hours per day.

2. *Cargo Ships.*

Each cargo ship which, in accordance with Article 27, is required to be fitted with a radiotelegraph installation, shall, for safety purposes, carry a qualified operator, and, if not fitted with an auto-alarm, shall, whilst at sea, keep watches by means of a qualified operator or a certified watcher, as under :

(a) All cargo ships under 3,000 tons gross tonnage, as determined by the Administration concerned ;

(b) Cargo ships from 3,000 to 5,500 tons gross tonnage, both included, at least 8 hours' watch per day ;

(c) Cargo ships over 5,500 tons gross tonnage, continuous watch.

Each Administration is authorised to exempt ships belonging to its country included in (c) above from the requirement of a continuous watch for a period not exceeding one year from the date of the coming into force of the present Convention, provided that during the period of such exemption they shall maintain a watch of at least 8 hours per day.

Each Administration is also authorised to exempt ships belonging to its country from 5,500 tons to 8,000 tons gross tonnage from the requirement of a continuous watch for a further period of one year, provided that during this further period of exemption they shall maintain a watch of at least 16 hours per day.

3. On all ships fitted with an auto-alarm this auto-alarm shall, whilst the ship is at sea, always be in operation when the operator or watcher is not on watch.

On ships for which the hours of watch are to be determined by the Administration concerned, such watch should be maintained preferably at hours prescribed for radiotelegraph service by the International Radiotelegraph Convention in force.

On ships which are required to keep 8 hours' or 16 hours' watch per day, such watch shall be maintained at the hours prescribed for radiotelegraph service by the International Radiotelegraph Convention in force.

4. By *auto-alarm* is meant an automatic alarm receiver which complies with the requirements of Article 19, paragraph 21, of the General Regulations annexed to the International Radiotelegraph Convention, 1927.

5. By *qualified operator* is meant a person holding a certificate complying with the provisions of the General Regulations annexed to the International Radiotelegraph Convention in force.

6. By *certified watcher* is meant any person holding a watcher's certificate issued under the authority of the Administration.

*Article 30.*

WATCHERS.

1. A watcher's certificate shall not be granted by a Contracting Government unless the applicant proves that he is capable :

(a) Of receiving and understanding the alarm, distress, safety and urgency signals when these signals occur among a series of other signals ;

(b) Of correct reception by ear of code groups (mixed letters, figures and punctuation marks) at a speed of sixteen groups per minute, each group being composed of five characters and each figure or punctuation mark counting as two characters ;

(c) Of regulating the receivers used in the ship's radiotelegraph installation.

2. The Contracting Governments undertake to take steps to ensure that certified watchers observe the secrecy of correspondence.

partir de la date de mise en vigueur de la présente convention, sous réserve que, pendant cette période de dispense, ils effectueront une écoute d'au moins 8 heures par jour.

## 2. Navires de charge.

Tout navire de charge obligatoirement muni d'une installation radiotélégraphique en vertu de l'article 27, est tenu, au point de vue de la sécurité, d'avoir à bord un opérateur qualifié, et, s'il n'est pas pourvu d'un auto-alarme, d'assurer, lorsqu'il est à la mer, un service d'écoute au moyen d'un opérateur qualifié ou d'un écoutéur breveté, dans les conditions suivantes :

- a) A bord des navires de charge d'une jauge brute de moins de 3.000 tonneaux, ce service d'écoute sera déterminé par l'administration intéressée ;
- b) A bord des navires de charge d'une jauge brute de 3.000 à 5.500 tonneaux inclus, ce service d'écoute sera d'au moins huit heures par jour ;
- c) Pour les navires de charge d'une jauge brute de plus de 5.500 tonneaux, ce service d'écoute sera permanent.

Toute administration d'un pays est autorisée à dispenser les navires appartenant à ce pays et visés à l'alinéa c) de l'obligation de l'écoute permanente pendant une période ne dépassant pas un an à partir de la date de mise en vigueur de la présente convention, sous réserve que, pendant cette période de dispense, ils assureront une écoute d'au moins huit heures par jour.

Toute administration d'un pays est également autorisée à dispenser de l'obligation de l'écoute permanente, les navires appartenant à ce pays dont la jauge brute est supérieure à 5.500 tonneaux et égale ou inférieure à 8.000 tonneaux, pendant une autre période d'un an, sous réserve que pendant cette nouvelle période de dispense, ils assureront une écoute d'au moins 16 heures par jour.

3. A bord de tous les navires pourvus d'un auto-alarme, cet appareil devra, tant que le navire sera à la mer, être toujours en service lorsque l'opérateur ou l'écouteur ne fera pas l'écoute.

A bord des navires dont les heures d'écoute sont déterminées par l'administration intéressée, cette écoute devra être assurée de préférence à des heures prescrites pour le service radiotélégraphique par la Convention radiotélégraphique internationale en vigueur.

A bord des navires tenus d'effectuer une écoute de 8 heures ou de 16 heures par jour, cette écoute sera assurée aux heures prescrites pour le service radiotélégraphique par la Convention radiotélégraphique internationale en vigueur.

4. Par *auto-alarme*, on entend un appareil récepteur automatique d'alarme remplissant les conditions prescrites à l'article 19, paragraphe 21, du Règlement général annexé à la Convention radiotélégraphique internationale de 1927.

5. Par *opérateur qualifié*, on entend toute personne possédant un certificat répondant aux dispositions du Règlement général annexé à la Convention radiotélégraphique internationale en vigueur.

6. Par *écouteur breveté*, on entend toute personne possédant un brevet d'écouteur délivré par les soins de l'administration.

## Article 30.

### ECOUTEURS.

1. Tout gouvernement contractant ne délivrera le brevet d'écouteur qu'après avoir constaté que le candidat est capable :

- a) De recevoir et de comprendre les signaux d'alarme, de détresse, de sécurité et d'urgence lorsque ces signaux sont transmis au milieu de séries d'autres signaux ;
- b) D'assurer la réception auditive correcte de groupes de code (mélange de lettres, de chiffres et de signes de ponctuation) à la vitesse de seize groupes par minute. Chaque groupe de code doit comprendre cinq caractères, chaque chiffre ou signe de ponctuation comptant pour deux caractères ;
- c) De régler les récepteurs utilisés dans l'installation radiotélégraphique du navire.

2. Les gouvernements contractants s'engagent à prendre des mesures pour que les écoutéurs brevetés observent le secret de la correspondance.

## Article 31.

## TECHNICAL REQUIREMENTS.

The radiotelegraph installations required by Article 27 above and the direction-finding apparatus required by Article 47 shall comply with the following requirements :

(1) The ship's station must be placed in accordance with the detailed Regulations of the Government of the country to which the ship belongs, in the upper part of the ship in a position of the greatest possible safety, as high as practicable above the deepest load water line.

(2) There shall be provided, between the bridge of the ship and the wireless telegraph room, means of communication either by voice pipe or by telephone or in some other manner equally efficient.

(3) A reliable clock with a seconds hand must be provided in the wireless telegraph room.

(4) A reliable emergency light must be provided in the wireless telegraph room.

(5) The installation shall comprise a main installation and an emergency (reserve) installation. If, however, the main installation complies with all the requirements of an emergency (reserve) installation the latter is not then obligatory.

(6) The main and emergency (reserve) installations must be capable of transmitting and receiving on the frequencies (wave lengths) and types of waves assigned by the International Radio-telegraph Convention in force for the purpose of distress and safety of navigation to ships compulsorily fitted with radio-telegraph installations in accordance with the present Convention.

(7) The main and emergency (reserve) transmitters shall have a note frequency of at least 100.

(8) The main transmitter shall have a *normal range* of 100 nautical miles, that is to say, it must be capable of transmitting clearly perceptible signals from ship to ship over a range of at least 100 nautical miles by day under normal conditions and circumstances, the receiver being assumed to be one employing a rectifier of the crystal type without amplification. \*

(9) Sufficient power must be available in a ship station at all times to operate the main radiotelegraph installation efficiently under normal conditions over the above range.

(10) All parts of the emergency (reserve) installation shall be placed in the upper part of the ship in a position of the greatest possible safety, as high above the deepest load water line as practicable. The emergency (reserve) installation must be provided with a source of energy independent of the propelling power of the ship and of the main electricity system and must be capable of being put into operation rapidly and of working for at least six continuous hours.

For the emergency (reserve) installation, the normal range as defined in paragraph 8 above must be at least 80 nautical miles for ships required to maintain a continuous watch and at least 50 nautical miles for all other ships. \*

---

\* Unless a more precise and practical method is available to determine the range of transmitters it is recommended that, as a guide, the following relations between the range in nautical miles (from ship to ship under normal conditions in daytime) and the power of the ship transmitter in metre ampères for 500 kilocycles per second (600 m.) be used :

100 nautical miles	60 M A
80 nautical miles	45 M A
50 nautical miles	25 M A

M being the actual height in metres of the aerial from its highest point to the load line.

A being the current in ampères measured at the base of the aerial in case of B, or fully modulated A<sub>2</sub> transmitters.



## Article 31.

## CONDITIONS TECHNIQUES REQUISES.

Les installations radiotélégraphiques prescrites par l'article 27 et les appareils radiogoniométriques rendus obligatoires par l'article 47, doivent satisfaire aux conditions suivantes :

1. La station de bord doit être située, conformément aux règlements détaillés du gouvernement du pays dont relève le navire, dans la partie supérieure du navire, de manière à se trouver dans les meilleures conditions de sécurité et aussi haut que possible au-dessus de la ligne de charge maximum.

2. La passerelle de navigation et la cabine de radiotélégraphie doivent être reliées soit par tube acoustique, soit par téléphone, soit par tout autre moyen de communication aussi efficace.

3. La cabine de radiotélégraphie devra être pourvue d'une montre ou d'une pendule à secondes fonctionnant convenablement.

4. Un éclairage de secours efficace doit être installé dans la cabine de radiotélégraphie.

5. L'installation doit comprendre une installation principale et une installation de secours (réserve). Toutefois, si l'installation principale remplit toutes les conditions d'une installation de secours (réserve), cette dernière n'est pas dans ce cas obligatoire.

6. Les installations principales et de secours (réserve) doivent pouvoir transmettre et recevoir avec les fréquences (longueurs d'ondes) et sur les types d'ondes prescrits pour le trafic de détresse et la sécurité de la navigation par la Convention radiotélégraphique internationale en vigueur pour les navires obligatoirement pourvus d'une installation radiotélégraphique en vertu de la présente convention.

7. L'émetteur principal et l'émetteur de secours (réserve) doit avoir une fréquence musicale d'au moins 100.

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

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

10. Tous les organes de l'installation de secours (réserve) doivent être placés dans la partie supérieure du navire de manière à se trouver dans les meilleures conditions de sécurité et aussi haut que possible au-dessus de la ligne de charge maximum. L'installation de secours (réserve) doit disposer d'une source d'énergie indépendante de celle qui est utilisée pour la propulsion du navire et pour le réseau principal d'électricité ; elle doit pouvoir être rapidement mise en service et être utilisée pendant six heures consécutives au moins.

La portée normale de l'installation de secours (réserve), telle qu'elle est définie au paragraphe 8 ci-dessus, doit être d'au moins 80 milles marins pour les navires tenus d'assurer une écoute permanente et d'au moins 50 milles marins pour tous les autres navires.\*

\* Jusqu'à ce que l'on dispose d'une méthode plus exacte ou plus pratique pour déterminer la portée des transmetteurs, il est recommandé de prendre comme guide les relations suivantes entre la portée en milles marins (de navire à navire dans les conditions normales et de jour) et la puissance du transmetteur du navire en mètres-ampères pour 500 kilocycles à la seconde (600 mètres).

100 milles marins	60 M. A.
80 milles marins	45 M. A.
50 milles marins	25 M. A.

M étant la hauteur réelle en mètres de l'antenne à son point le plus élevé au-dessus de la ligne de charge.

A étant le courant en ampères mesuré à la base de l'antenne dans le cas de transmetteurs B ou A<sub>2</sub> modulés.

(11) The receiving installation must permit of the reception of such of the waves used for the transmission of time signals and meteorological messages as may be considered necessary by the Administration.

(12) The receiver must be so arranged as to be capable of maintaining reception by means of a rectifier of the crystal type.

(13) In ships in which watch is kept by means of an automatic alarm receiver a means of giving audible warning shall be provided in the wireless telegraph room, in the wireless operator's cabin, and on the bridge, which shall operate continuously after the receiver has been operated by the alarm signal or distress call until stopped. Only one switch for stopping the warning shall be provided and this shall be situated in the wireless telegraph room.

(14) In such ships the wireless operator, when going off watch, shall connect the automatic alarm receiver to the aerial and test its efficiency. He shall report to the master or the officer on watch on the bridge whether it is in working order.

(15) Whilst the ship is at sea the emergency source of power shall be maintained at its full efficiency and the automatic alarm receiver shall be tested at least once every 24 hours. A statement that both these requirements have been fulfilled must be inserted in the ship's official log daily.

(16) A wireless log shall be carried by every ship compulsorily equipped with wireless transmitting apparatus. This document shall be kept in the wireless telegraph room, and in it shall be inserted the names of the operators and watchers as well as all incidents and occurrences connected with the wireless service which may appear to be of importance to safety of life at sea, and in particular all distress messages and distress traffic in full.

(17) The direction-finding apparatus required by Article 47 shall be efficient and capable of receiving clearly perceptible signals and of taking bearings from which the true bearing and direction may be determined. It shall be capable of receiving signals on the frequencies prescribed for distress, direction finding and wireless telegraph beacons by the International Radiotelegraph Convention in force.

Efficient communication shall be provided between the apparatus and the bridge.

#### *Article 32.*

#### COMPETENCE.

The matters governed by the International Radiotelegraph Convention<sup>1</sup>, Washington, 1927, and the Regulations annexed thereto remain, and will continue, subject to the provisions :

(1) Of that Convention and of the Regulations annexed thereto, and of any Convention and Regulations which may in the future be substituted therefor ;

(2) Of the present Convention in regard to all the points in which it supplements the aforementioned documents.

<sup>1</sup> Vol. LXXXIV, page 97 ; vol. XCII, page 412 ; vol. XCVI, page 205 ; vol. C, page 249 ; vol. CIV, page 523, et vol. CXVII, page 291, de ce recueil.

11. L'installation de réception doit permettre de recevoir, sur celles des longueurs d'onde utilisées pour la transmission des signaux horaires et des messages météorologiques qui seraient jugés nécessaires par l'administration.

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

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

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

15. Lorsque le navire est à la mer, la source d'énergie de secours doit être maintenue dans un parfait état d'efficacité et le récepteur automatique d'alarme doit être vérifié au moins une fois par 24 heures. Mention que ces deux obligations ont été remplies sera portée, chaque jour, au Journal du bord.

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

17. L'appareil radiogoniomètre, rendu obligatoire en vertu de l'article 47, doit être d'un fonctionnement efficace, susceptible de recevoir des signaux clairement perceptibles et de prendre des relevements dont il sera possible de déterminer le sens et de déduire le gisement vrai. Il doit pouvoir recevoir des signaux sur les fréquences prescrites, pour les cas de détresse, pour les radiogoniomètres et pour les radiophares, par la Convention radiotélégraphique internationale en vigueur.

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

#### *Article 32.*

#### COMPÉTENCE.

Les questions qui sont réglées par la Convention<sup>1</sup> radiotélégraphique internationale de Washington de 1927 et par les Règlements y annexés, restent et continueront à être soumises aux dispositions :

(1) De cette convention et des règlements y annexés et des autres conventions et règlements qui pourraient y être substitués dans l'avenir ;

2<sup>o</sup> De la présente convention en ce qui concerne tous les points où elle complète les documents susvisés.

<sup>1</sup> Vol. LXXXIV, page 97 ; Vol. XCII, page 412 ; Vol. XCVI, page 205 ; Vol. C, page 249 ; Vol. CIV, page 523 and Vol. CXVII, page 291, of this Series.

## CHAPTER V.

## SAFETY OF NAVIGATION.

*Article 33.*

## APPLICATION.

The provisions of this Chapter referring to ships, unless otherwise expressly provided, apply to all ships on all voyages.

*Article 34.*

## DANGER MESSAGES.

The master of every ship which meets with dangerous ice, a dangerous derelict, a dangerous tropical storm or any other direct danger to navigation is bound to communicate the information, by all the means of communication at his disposal, to the ships in the vicinity, and also to the competent authorities at the first point of the coast with which he can communicate. It is desirable that the said information be sent in the manner set out in Regulation XLVI.

Each Administration will take all steps which it thinks necessary to ensure that when intelligence of any of the dangers specified in the previous paragraph is received, it will be promptly brought to the knowledge of those concerned and communicated to other Administrations interested.

The transmission of messages respecting the dangers specified is free of cost to the ships concerned.

*Article 35.*

## METEOROLOGICAL SERVICES.

The Contracting Governments undertake to encourage the collection of meteorological data by ships at sea, and to arrange for their examination, dissemination and exchange in the manner most suitable for the purpose of aiding navigation.

In particular, the Contracting Governments undertake to co-operate in carrying out, as far as practicable, the following meteorological arrangements :

(a) To warn ships of gales, storms and tropical storms, both by the issue of wireless messages and by the display of appropriate signals at coastal points ;

(b) To issue daily, by radio, weather bulletins suitable for shipping, containing data of existing weather conditions and forecasts ;

(c) To arrange for certain selected ships to take meteorological observations at specified hours, and to transmit such observations by wireless telegraphy for the benefit of other ships and of the various official meteorological services ; and to provide coast stations for the reception of the messages transmitted ;

(d) To encourage all ship-masters to inform surrounding ships whenever they experience wind force of 10 or above on the Beaufort scale (force 8 or above on the decimal scale).

The information provided for in paragraphs (a) and (b) of this article will be furnished in form for transmission in accordance with Article 31, paragraphs 1, 3 and 5, and Article 19, paragraph 25, of the General Regulations annexed to the International Radiotelegraph Convention, Washington,

## CHAPITRE V

## SÉCURITÉ DE LA NAVIGATION.

*Article 33.*

## APPLICATION.

Les prescriptions du présent chapitre, visant des navires, s'appliquent, à moins qu'il n'en soit expressément spécifié autrement, à tous les navires pour tous les voyages.

*Article 34.*

## AVIS DE DANGERS.

Le capitaine de tout navire se trouvant en présence de glaces ou d'une épave dangereuses ou d'une tempête tropicale dangereuse, ou de tout autre danger immédiat pour la navigation, est tenu d'en informer par tous les moyens de communication dont il dispose les navires dans le voisinage ainsi que les autorités compétentes au premier point de la côte avec lequel il peut communiquer. Il est souhaitable que cette information soit transmise de la manière exposée à la règle XLVI.

Chaque administration prendra toutes les mesures qu'elle jugera nécessaires pour s'assurer que l'information des dangers définis au paragraphe précédent soit rapidement portée à la connaissance de ceux que cela concerne et transmise aux autres administrations intéressées.

La transmission de messages concernant les dangers en question est gratuite pour les navires intéressés.

*Article 35.*

## SERVICES MÉTÉOROLOGIQUES.

Les gouvernements contractants s'engagent à encourager la centralisation de renseignements d'ordre météorologique par les navires en mer, de les faire examiner, propager et de se les communiquer de la manière la plus efficace dans le but de venir en aide à la navigation.

En particulier, les gouvernements contractants s'engagent à collaborer à l'application, dans la plus grande mesure possible, des dispositions météorologiques suivantes :

*a)* Avertir les navires des coups de vents, tempêtes et tempêtes tropicales, tant par la transmission de messages radioélectriques que par l'usage de signaux appropriés sur des points de la côte ;

*b)* Transmettre journellement par sans fil des bulletins sur l'état du temps pouvant intéresser la navigation, et donnant des renseignements sur les conditions actuelles du temps ainsi que des prévisions ;

*c)* Établir des mesures pour que certains navires spécialement désignés prennent des observations météorologiques à des heures déterminées et transmettent ces observations par télégraphie sans fil dans l'intérêt des autres navires et des divers services météorologiques officiels, et pourvoir certaines stations côtières pour la réception de ces messages ;

*d)* Encourager tous les capitaines de navires à prévenir les navires dans le voisinage lorsqu'ils rencontrent une force de vent de 10 ou au-dessus — échelle Beaufort (force 8 ou au-dessus, échelle décimale).

Les informations prévues aux paragraphes *a)* et *b)* du présent article seront transmises dans la forme indiquée aux articles 31 (paragraphes 1, 3 et 5) et l'article 19 (paragraphe 25) du règlement général annexé à la Convention radiotélégraphique internationale de Washington, 1927, et pendant

1927, and during transmission " to all stations " of meteorological information, forecasts and warnings, all ship stations must conform to the provisions of Article 31, paragraph 2, of those General Regulations.

Weather observations from ships addressed to national meteorological services will be transmitted with the priority specified in Article 3, Additional Regulations, International Radiotelegraph Convention, Washington, 1927.

Forecasts, warnings, synoptic and other meteorological reports intended for ships shall be issued and disseminated by the national service in the best position to serve various zones and areas in accordance with mutual arrangements made by the countries concerned.

Every endeavour will be made to obtain a uniform procedure in regard to the international meteorological services specified in this Article, and, as far as is practicable, to conform to the recommendations made by the International Meteorological Organization, to which organization the Contracting Governments may refer for study and advice any meteorological questions which may arise in carrying out the present Convention.

#### Article 36.

##### ICE PATROL. DERELICTS.

The Contracting Governments undertake to continue a service of ice patrol and a service for study and observation of ice conditions in the North Atlantic. Further, they undertake to take all practicable steps to ensure the destruction or removal of derelicts in the northern part of the Atlantic Ocean east of the line drawn from Cape Sable to a point in latitude 34° N. longitude 70° W. if this destruction or removal is considered necessary at the time.

The Contracting Governments undertake to provide not more than three vessels for these three services. During the whole of the ice season they shall be employed in guarding the south-eastern, southern and south-western limits of the regions of icebergs in the vicinity of the Great Bank of Newfoundland for the purpose of informing trans-Atlantic and other passing vessels of the extent of this dangerous region ; for the observation and study of ice conditions in general ; for the destruction or removal of derelicts, and for the purpose of affording assistance to vessels and crews requiring aid within the limits of operation of the patrol vessels.

During the rest of the year the study and observation of ice conditions shall be maintained as advisable, and one vessel shall always be available for the search for, and destruction or removal of derelicts.

#### Article 37.

##### ICE PATROL. MANAGEMENT AND COST.

The Government of the United States is invited to continue the management of these services of ice patrol, study and observation of ice conditions, and derelict destruction and removal. The Contracting Governments specially interested in these services, whose names are given below, undertake to contribute to the expense of maintaining and operating these services in the following proportions :

	Per cent.
Belgium . . . . .	2
Canada . . . . .	3
Denmark . . . . .	2
France . . . . .	6
Germany . . . . .	10
Great Britain and Northern Ireland . . . . .	40
Italy . . . . .	6

la durée des transmissions de renseignements météorologiques, avertissements et prévisions « à tous », toutes les stations de bord doivent se conformer aux dispositions de l'article 31 (paragraphe 2) de ce règlement.

Les observations sur le temps adressées par les navires aux services météorologiques nationaux bénéficieront de la priorité de transmission spécifiée à l'article 3, règlements additionnels, Convention radiotélégraphique internationale de Washington, 1927.

Les prévisions, avertissements, rapports synoptiques et autres rapports météorologiques à l'usage des navires doivent être transmis et propagés par le service national dans la position la plus favorable pour desservir les différentes zones et régions suivant des accords mutuels entre les pays intéressés.

Tous les efforts tendront à obtenir une procédure internationale uniforme en ce qui concerne les services météorologiques internationaux spécifiés au présent article et à se conformer, dans la mesure du possible, aux recommandations de l'Institution météorologique internationale, à qui les gouvernements contractants pourront se référer pour étude et avis sur tous les sujets d'ordre météorologique pouvant se présenter dans l'application de la présente convention.

#### Article 36.

##### RECHERCHE DES GLACES. EPAVES.

Les gouvernements contractants s'engagent à maintenir un service de recherche des glaces et un service d'étude et d'observation du régime des glaces dans l'Atlantique Nord. De plus, ils s'engagent à prendre toutes les mesures possibles pour assurer la destruction ou l'enlèvement des épaves dans la partie nord de l'Océan Atlantique, à l'est d'une ligne tracée du cap Sable jusqu'à un point situé par 34 degrés de latitude Nord et 70 degrés de longitude Ouest, si l'utilité de ces destructions ou de ces enlèvements est reconnue.

Les gouvernements contractants s'engagent à fournir trois navires au plus pour le fonctionnement de ces trois services. Pendant toute la saison des glaces, ces navires doivent être affectés à la surveillance des limites sud-est, sud, et sud-ouest des régions des icebergs dans le voisinage du grand banc de Terre-Neuve, pour informer de l'étendue de la région dangereuse les navires transatlantiques et autres qui passent ; pour étudier et observer le régime des glaces ; pour détruire et enlever les épaves et pour prêter assistance aux navires et équipages qui ont besoin d'aide dans la zone d'action des navires patrouilleurs.

Pendant le reste de l'année, l'étude et l'observation du régime des glaces doivent être poursuivies, suivant les nécessités, et un navire doit toujours être disponible pour la recherche, la destruction ou l'enlèvement des épaves.

#### Article 37.

##### RECHERCHE DES GLACES. GESTION ET DÉPENSES.

Le Gouvernement des Etats-Unis est invité à continuer la gestion de ces trois services : recherche des glaces ; étude et observation du régime des glaces ; destruction et enlèvement des épaves. Les gouvernements contractants qui sont spécialement intéressés à ces services et dont les noms suivent s'engagent à contribuer aux dépenses d'entretien et de fonctionnement de ces services dans les proportions suivantes :

	Pour cent.
Allemagne . . . . .	10
Belgique . . . . .	2
Canada . . . . .	3
Danemark . . . . .	2
Espagne . . . . .	1
Etats-Unis d'Amérique . . . . .	18
France . . . . .	6

	Per cent.
Japan . . . . .	1
Netherlands . . . . .	5
Norway . . . . .	3
Spain . . . . .	1
Sweden . . . . .	2
Union of Socialist Soviet Republics . . . . .	1
United States of America . . . . .	18

Each of the Contracting Governments has the right to discontinue its contribution to the expense of maintaining and operating these services after the 1st September, 1932. Nevertheless, the Contracting Government which avails itself of this right will continue responsible for the expense of working up to the 1st September following the date of giving notice of intention to discontinue its contribution. To take advantage of the said right it must give notice to the other Contracting Governments at least six months before the said 1st September; so that, to be free from this obligation on the 1st September, 1932, it must give notice on the 1st March, 1932, at the latest, and similarly for each subsequent year.

If, at any time, the United States Government should not desire to continue these services or if one of the Contracting Governments should express a wish to relinquish responsibility for the pecuniary contribution defined above, or to have its percentage of obligation altered, the Contracting Governments shall settle the question in accordance with their mutual interests.

The Contracting Governments which contribute to the cost of the three above-mentioned services shall have the right by common consent to make from time to time such alterations in the provisions of this Article and of Article 36 as appear desirable.

#### *Article 38.*

##### SPEED NEAR ICE.

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

#### *Article 39.*

##### NORTH ATLANTIC ROUTES.

The practice of following recognised routes across the North Atlantic in both directions has contributed to safety of life at sea, but the working of these routes should be further investigated and studied with a view to the introduction of such variations as experience may show to be necessary.

The selection of the routes and the initiation of action with regard to them is left to the responsibility of the steamship companies concerned. The Contracting Governments will assist the companies, when requested to do so, by placing at their disposal any information bearing on the routes which may be in the possession of the Governments.

The Contracting Governments undertake to impose on the companies the obligation to give public notice of the regular routes which they propose their vessels should follow, and of any changes made in these routes; they will also use their influence to induce the owners of all vessels crossing the Atlantic to follow, so far as circumstances will permit, the recognised routes, and to induce the owners of all vessels crossing the Atlantic bound to or from ports of the United States *viâ* the vicinity of the Great Bank of Newfoundland to avoid, as far as practicable, the fishing banks of



	Pour cent,
Grande-Bretagne et Irlande du Nord . . . . .	40
Italie . . . . .	6
Japon . . . . .	1
Norvège . . . . .	3
Pays-Bas . . . . .	5
Suède . . . . .	2
Union des Républiques soviétistes socialistes . . . . .	1

Chacun des gouvernements contractants a la faculté de cesser de contribuer aux dépenses d'entretien et de fonctionnement de ces services après le 1<sup>er</sup> septembre 1932. Toutefois, le gouvernement contractant qui usera de cette faculté restera tenu des dépenses ci-dessus jusqu'au 1<sup>er</sup> septembre qui suivra la date de notification de son intention de cesser sa contribution. Pour user de ladite faculté il devra notifier son intention aux autres gouvernements contractants six mois au moins avant ledit 1<sup>er</sup> septembre, de sorte que, pour être dégagé de ces obligations au 1<sup>er</sup> septembre 1932, il devra notifier son intention au plus tard le 1<sup>er</sup> mars 1932, et de même chaque année qui suivra.

Au cas où, à un moment quelconque, le Gouvernement des Etats-Unis ne désirerait plus gérer ces services ou que l'un des gouvernements contractants exprimerait le désir de ne plus assumer la charge de la contribution pécuniaire ci-dessus définie ou de voir modifier son pourcentage, les gouvernements contractants régleront la question au mieux de leurs intérêts réciproques.

Les gouvernements contractants qui contribuent aux frais des trois services susmentionnés ont le droit d'apporter au présent article et à l'article 36, d'un commun accord et en tout temps, les changements qui seraient jugés désirables.

#### Article 38.

##### VITESSE DANS LE VOISINAGE DES GLACES.

Lorsque des glaces sont signalées sur la route ou près de la route à suivre, le capitaine de tout navire est tenu de modérer pendant la nuit la vitesse de son navire ou de changer de route, de manière à bien s'écarter de la zone dangereuse.

#### Article 39.

##### ROUTES DE L'ATLANTIQUE NORD.

La pratique consistant à suivre des routes définies pour la traversée de l'Atlantique du Nord, dans l'un et l'autre sens, a contribué à la sauvegarde de la vie humaine en mer ; mais les résultats de l'utilisation de ces routes devraient faire l'objet d'enquêtes et d'études plus approfondies permettant d'apporter à la pratique actuelle les modifications dont l'expérience montrerait la nécessité.

Le choix des routes et l'initiative des mesures à prendre à leur égard sont laissés à la charge des compagnies de navigation intéressées. Les gouvernements contractants prêteront leurs concours à ces compagnies, lorsqu'ils en seront sollicités, en mettant à leur disposition tous les renseignements sur les routes qui peuvent être en la possession des gouvernements.

Les gouvernements contractants s'engagent à imposer aux compagnies l'obligation de publier les routes régulières qu'elles se proposent de faire suivre à leurs navires ainsi que tous changements qui peuvent leur être apportés. Ils useront également de leur influence pour inciter les armateurs de tous les navires traversant l'Atlantique à suivre, autant que les circonstances le permettent, les routes définies et pour inciter les armateurs de tous les navires traversant l'Atlantique à destination ou en provenance des ports des Etats-Unis, en passant au voisinage du grand banc de Terre-Neuve,

Newfoundland north of latitude 43° N. during the fishing season, and to pass outside regions known or believed to be endangered by ice.

The Administration managing the ice patrol service is requested to report to the Administration concerned any ship which is observed not to be on any regular, recognised or advertised route, or which crosses the above-mentioned fishing banks during the fishing season, or which, when proceeding to or from ports of the United States, passes through regions known or believed to be endangered by ice.

*Article 40.*

COLLISION REGULATIONS.

The Contracting Governments agree that the alterations in the International Regulations for Preventing Collisions at Sea shown in Annex II are desirable and ought to be made. The Government of the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland is requested to forward full particulars of the alterations to the other Governments who have accepted the International Regulations for Preventing Collisions at Sea, and ascertain whether they will adopt these alterations ; to report the results to the Governments represented at this Conference, and to endeavour to arrange that the revised regulations shall come in force on the 1st July, 1931.

*Article 41.*

HELM ORDERS.

The Contracting Governments agree that after midnight on the 30th June, 1931, helm or steering orders, i. e., orders to the steersman, shall on all their ships be given in the direct sense, e. g., when the ship is going ahead an order containing the word " starboard " or " right " or any equivalent of " starboard " or " right " shall only be used when it is intended, on ships as at present generally constructed and arranged, that the wheel, the rudder-blade and the head of the ship, shall all move to the right.

*Article 42.*

MISUSE OF DISTRESS SIGNALS.

The use of an international distress signal, except for the purpose of indicating that a vessel is in distress, and the use of any signal which may be confused with an international distress signal are prohibited on every ship.

*Article 43.*

ALARM, DISTRESS AND URGENCY SIGNALS.

The alarm signal and the distress signal may only be used by ships in serious and imminent danger which require immediate assistance. In all other cases in which assistance is required, or in which a vessel desires to issue a warning that it may become necessary to send out the alarm signal or the distress signal at a later stage, use must be made of the urgency signal (XXX) established by the International Radiotelegraph Convention, Washington, 1927.

à éviter, autant qu'il est possible, pendant la saison de pêche, les lieux de pêche de Terre-Neuve au nord du 43<sup>me</sup> degré de latitude Nord et à faire route en dehors des régions où des glaces dangereuses existent ou sont supposées exister.

L'administration qui dirige le service de surveillance des glaces est invitée à signaler à l'administration intéressée tout navire dont on constate la présence en dehors d'une route régulière reconnue ou annoncée, ou qui traverse les bancs de pêche susmentionnés pendant la saison de pêche, ou qui, faisant route à destination ou en provenance d'un port des Etats-Unis, traverse des régions où des glaces dangereuses existent ou sont supposées exister.

*Article 40.*

RÈGLES D'ABORDAGE.

Les gouvernements contractants conviennent que les modifications à apporter au règlement international pour prévenir les abordages en mer, telles qu'elles figurent à l'annexe II sont désirables et devraient y être apportées. Le Gouvernement du Royaume-Uni de la Grande-Bretagne et de l'Irlande du Nord est prié de transmettre les détails complets de ces modifications aux autres gouvernements qui ont accepté le Règlement international pour prévenir les abordages en mer, de s'assurer qu'ils les adoptent, d'informer les gouvernements représentés à la conférence de la suite donnée et, enfin, de s'efforcer de faire mettre en vigueur le règlement modifié à la date du 1<sup>er</sup> juillet 1931.

*Article 41.*

COMMANDEMENTS A LA BARRE.

Les gouvernements contractants conviennent qu'à la date du 30 juin 1931, à partir de minuit, les commandements à la barre, c'est-à-dire les commandements donnés à l'homme de barre, doivent être donnés, sur tous leurs navires, sous la forme de commandements directs, c'est-à-dire que, le navire allant de l'avant, le mot « tribord » ou « droite » ou tout mot équivalent à « tribord » ou à « droite » ne doit être donné à bord des navires — tels qu'ils sont généralement construits et aménagés de nos jours — que lorsque l'intention est de manœuvrer à droite, et tout à la fois, la roue, le safran du gouvernail et l'avant du navire.

*Article 42.*

EMPLOI INJUSTIFIÉ DES SIGNAUX DE DÉTRESSE.

L'emploi d'un signal international de détresse, sauf s'il s'agit de signaler qu'un navire est en détresse, ainsi que l'emploi d'un signal pouvant être confondu avec un signal international de détresse sont interdits sur tous les navires.

*Article 43.*

SIGNAUX D'ALARME, DE DÉTRESSE ET D'URGENCE.

Les signaux d'alarme et de détresse peuvent seulement être employés par les navires en danger sérieux et imminent qui ont besoin d'une assistance immédiate. Dans tous les autres cas où on a besoin d'assistance ou dans lesquels un navire désire émettre un avertissement indiquant qu'il pourra être nécessaire de faire ultérieurement le signal d'alarme ou de détresse, il doit être fait usage du signal urgent (XXX) prévu par la Convention radiotélégraphique internationale de Washington, 1927.

If a ship has sent out the alarm or distress signal and subsequently finds that assistance is no longer required such ship shall immediately notify all stations concerned as provided for by the Radiotelegraph Convention in force.

*Article 44.*

SPEED OF DISTRESS MESSAGES.

The speed of transmission of messages in connection with cases of distress, urgency or safety shall not exceed 16 words per minute.

*Article 45.*

DISTRESS MESSAGES. PROCEDURE.

1. The master of a ship on receiving on his ship a wireless distress signal from any other ship, is bound to proceed with all speed to the assistance of the persons in distress, unless he is unable, or in the special circumstances of the case, considers it unreasonable or unnecessary to do so, or unless he is released under the provisions of paragraphs 3 and 4 of this Article.

2. The master of a ship in distress, after consultation, so far as may be possible, with the masters of the ships which answer his call for assistance, has the right to requisition such one or more of those ships as he considers best able to render assistance, and it shall be the duty of the master or masters of the ship or ships requisitioned to comply with the requisition by continuing to proceed with all speed to the assistance of the persons in distress.

3. A master shall be released from the obligation imposed by paragraph 1 of this Article as soon as he is informed by the master of the ship requisitioned, or, where more ships than one are requisitioned, all the masters of the ships requisitioned, that he or they are complying with the requisition.

4. A master shall be released from the obligation imposed by paragraph 1 of this Article, and, if his ship has been requisitioned, from the obligation imposed by paragraph 2 of this Article, if he is informed by a ship which has reached the persons in distress, that assistance is no longer necessary.

5. If a master of a ship, on receiving a wireless distress call from another ship, is unable, or in the special circumstances of the case considers it unreasonable or unnecessary to go to the assistance of that other ship, he must immediately inform the master of that other ship accordingly, and enter in his log-book his reasons for failing to proceed to the assistance of the persons in distress.

6. The provisions of this Article do not prejudice the International Convention<sup>1</sup> for the unification of certain rules with respect to Assistance and Salvage at Sea, signed at Brussels on the 23rd September, 1910, particularly the obligation to render assistance imposed by Article 11 of that Convention.

*Article 46.*

SIGNALLING LAMP.

All ships of over 150 tons gross tonnage, when engaged on international voyages, shall have on board an efficient signalling lamp.

<sup>1</sup> DE MARTENS, *Nouveau Recueil général de Traités*, troisième série, tome VII, page 711

Si un navire a émis le signal d'alarme ou de détresse et s'il estime ultérieurement que l'assistance n'est plus nécessaire, ce navire doit immédiatement le faire savoir à toutes les stations intéressées conformément à la Convention radiotélégraphique en vigueur.

*Article 44.*

VITESSE DE TRANSMISSION DES MESSAGES DE DÉTRESSE.

La vitesse de transmission des messages relatifs aux cas de détresse, d'urgence ou de sécurité ne doit pas dépasser 16 mots par minute.

*Article 45.*

MESSAGES DE DÉTRESSE. PROCÉDURE.

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

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

3. Un capitaine est libéré de l'obligation imposée par le paragraphe 1 du présent article aussitôt dès qu'il sera informé par le capitaine du navire réquisitionné, ou, si plusieurs navires sont réquisitionnés, par les capitaines des navires réquisitionnés, que le capitaine ou les capitaines réquisitionnés se soumettent à la réquisition.

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

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

6. Il n'est pas dérogé par les prescriptions du présent article aux dispositions de la Convention<sup>1</sup> internationale, pour l'unification de certaines règles en matière d'assistance et de Sauvetage en mer, signée à Bruxelles le 23 septembre 1910, particulièrement en ce qui concerne l'obligation de porter secours imposée par l'article 11 de ladite convention.

*Article 46.*

FANAL A SIGNAUX.

Tous les navires d'une jauge brute de plus de 150 tonneaux effectuant des voyages internationaux doivent avoir à bord un fanal à signaux efficace.

<sup>1</sup> *British and Foreign State Papers*, Vol. 103, page 434.

*Article 47.*

## DIRECTION-FINDING APPARATUS.

Every passenger ship of 5,000 tons gross tonnage and upwards shall, within two years from the date on which the present Convention comes in force, be provided with an approved direction-finding apparatus (radio compass), complying with the provisions of Article 31 (17) of the present Convention.

*Article 48.*

## MANNING.

The Contracting Governments undertake, each for its national ships, to maintain, or, if it is necessary, to adopt, measures for the purpose of ensuring that, from the point of view of safety of life at sea, all ships shall be sufficiently and efficiently manned.

## CHAPTER VI.

## CERTIFICATES.

*Article 49.*

## ISSUE OF CERTIFICATES.

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

A certificate called a *Safety Radiotelegraphy Certificate* shall be issued after inspection to every ship other than a passenger ship which complies in an efficient manner with the requirements of Chapter IV of the present Convention.

A certificate called an *Exemption Certificate* shall be issued to every ship to which exemption, is granted by a Contracting Government under, and in accordance with, the provisions of Chapters II, III and IV of the present Convention.

The inspection and survey of ships, so far as regards the enforcement of the provisions of the present Convention and the annexed Regulations applicable to such ships and the granting of exemptions therefrom, shall be carried out by officers of the country in which the ship is registered, provided that the Government of each country may entrust the inspection and survey of its ships either to Surveyors nominated for this purpose or to organisations recognised by it. In every case the Government concerned fully guarantees the completeness and efficiency of the inspection and survey.

A Safety Certificate, Safety Radiotelegraphy Certificate, and Exemption Certificate shall be issued either by the Government of the country in which the ship is registered or by any person or organisation duly authorised by that Government. In every case that Government assumes full responsibility for the certificate.

*Article 50.*

## ISSUE OF CERTIFICATE BY ANOTHER GOVERNMENT.

A Contracting Government may, at the request of the Government of a country in which a ship coming under the present Convention is registered, cause that ship to be surveyed, and, if

*Article 47.*

## RADIOGONIOMÈTRE.

Tout navire à passagers de 5.000 tonneaux de jauge brute et au-dessus doit, dans les deux ans qui suivront la date de mise en vigueur de la présente convention, être muni d'un radiogoniomètre (radio-compass) d'un type approuvé conformément aux dispositions de l'article 31 de la présente convention.

*Article 48.*

## EQUIPAGE.

Les gouvernements contractants s'engagent, en ce qui concerne leurs navires nationaux, à conserver, ou, si c'est nécessaire, à adopter, toutes mesures ayant pour objet de s'assurer qu'au point de vue de la sécurité en mer, tous les navires aient à bord un équipage suffisant en nombre et qualité.

## CHAPITRE VI

## CERTIFICATS.

*Article 49.*

## DÉLIVRANCE DES CERTIFICATS.

Un certificat dit *certificat de sécurité*, doit être délivré, après inspection et visite à tout navire à passagers qui aura satisfait d'une manière effective aux prescriptions des chapitres II, III et IV de la présente convention.

Un certificat dit *certificat de sécurité radiotélégraphique* doit être délivré après inspection à tout navire autre qu'un navire à passagers qui satisfait d'une manière effective aux prescriptions du chapitre IV de la présente convention.

Un certificat dit *certificat de dispense* doit être délivré à tout navire auquel une dispense est accordée par un gouvernement contractant pour l'application et en conformité des prescriptions des chapitres II, III et IV de la présente convention.

L'inspection et la visite des navires, en ce qui concerne la mise en vigueur de celles des prescriptions de la présente convention et des règles annexées auxquelles ils sont soumis et l'octroi des dispenses qui peuvent leur être accordées, sont effectuées par des agents du pays où le navire est immatriculé. Toutefois, le gouvernement de chaque pays peut confier l'inspection et la visite des navires de ce pays soit à des experts désignés à cet effet, soit à des organismes reconnus par lui. Dans tous les cas, le gouvernement intéressé garantit complètement l'intégrité et l'efficacité de l'inspection et de la visite.

Le certificat de sécurité, le certificat de sécurité radiotélégraphique et le certificat de dispense sont délivrés par le gouvernement du pays où le navire est immatriculé ou par toute autre personne ou organisme dûment autorisé par ce gouvernement. Dans tous les cas, ce dernier assume la pleine responsabilité du certificat.

*Article 50.*

## DÉLIVRANCE D'UN CERTIFICAT PAR UN AUTRE GOUVERNEMENT.

Tout gouvernement contractant peut, à la requête du gouvernement d'un pays dans lequel est immatriculé un navire qui tombe sous le coup de la présente convention, faire inspecter ce navire

satisfied that the requirements of the present Convention are complied with, issue a Safety Certificate or Safety Radiotelegraphy Certificate to such ship, under its own responsibility. Any certificate so issued must contain a statement to the effect that it has been issued at the request of the Government of the country in which the ship is registered, and it shall have the same force and receive the same recognition as a certificate issued under Article 49 of the present Convention.

*Article 51.*

FORM OF CERTIFICATES.

All certificates shall be drawn up in the official language or languages of the country by which they are issued.

The form of the certification shall be that of the models given in Regulation XLVII. The arrangement of the printed part of the standard certificates shall be exactly reproduced in the certificates issued, or in certified copies thereof, and the particulars inserted by hand shall in the certificates issued, or in certified copies thereof, be inserted in Roman characters and Arabic figures.

The Contracting Governments undertake to communicate one to another a sufficient number of specimens of their certificates for the information of their officers. This exchange shall be made, so far as possible, before the 1st January, 1932.

*Article 52.*

DURATION OF CERTIFICATES.

Certificates shall not be issued for a period of more than twelve months.

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

No certificate shall be extended for a longer period than five months, and a ship to which such extension is granted shall not, on returning to its own country, be entitled by virtue of such extension to leave the country again without having obtained a new certificate.

*Article 53.*

ACCEPTANCE OF CERTIFICATES.

Certificates issued under the authority of a Contracting Government shall be accepted by the other Contracting Governments for all purposes covered by the present Convention. They shall be regarded by the other Contracting Governments as having the same force as the certificates issued by them to their own ships.

*Article 54.*

CONTROL.

Every ship holding a certificate issued under Article 49 or Article 50 is subject, in the ports of the other Contracting Governments to control by officers duly authorised by such Governments in so far as this control is directed towards verifying that there is on board a valid certificate, and



et, s'il a constaté que les exigences de la présente convention sont satisfaites, lui délivrer, sous sa propre responsabilité, un certificat de sécurité ou un certificat de sécurité radiotélégraphique. Tout certificat délivré dans ces conditions doit porter une déclaration établissant qu'il a été délivré à la requête du gouvernement du pays où le navire est immatriculé. Ce certificat a la même valeur que le certificat délivré conformément à l'article 49 de la présente convention et doit être accepté de la même façon.

*Article 51.*

TYPE DES CERTIFICATS.

Tous les certificats doivent être rédigés dans la langue ou les langues officielles du pays dans lequel ils sont délivrés.

Le type des certificats doit être conforme aux modèles donnés par la règle XLVII. Les dispositions typographiques de ces modèles réglementaires doivent être exactement reproduites et les indications portées à la main sur les certificats délivrés ou sur les copies certifiées conformes doivent être écrites en caractères romains et en chiffres arabes.

Les gouvernements contractants s'engagent à se communiquer mutuellement un nombre suffisant d'exemplaires de leurs certificats pour renseigner leurs fonctionnaires. Cet échange devra se faire, autant que possible, avant le 1<sup>er</sup> janvier 1932.

*Article 52.*

DURÉE DE LA VALIDITÉ DES CERTIFICATS.

Les certificats ne doivent pas être délivrés pour une durée de plus de douze mois.

Si, à la date d'expiration de son certificat, un navire ne se trouve pas dans un port du pays où il est immatriculé, la validité du certificat peut être prorogée par un fonctionnaire dûment autorisé du pays dont relève le navire. Une telle prorogation ne doit toutefois être accordée que pour permettre au navire d'achever son voyage de retour à destination de son propre pays et seulement dans le cas où cette mesure apparaîtra comme opportune et raisonnable.

Aucun certificat ne doit être prorogé pour une période de plus de cinq mois et le navire auquel cette prorogation aura été accordée ne sera pas en droit, en vertu de cette prorogation, à son retour dans son pays, de quitter à nouveau ce pays sans avoir renouvelé son certificat.

*Article 53.*

ACCEPTATION DES CERTIFICATS.

Les certificats délivrés au nom d'un gouvernement contractant doivent être acceptés par les autres gouvernements contractants pour tout ce qui fait l'objet de la présente convention. Ils doivent être considérés par les autres gouvernements contractants comme ayant la même valeur que les certificats délivrés par ceux-ci à leurs propres navires.

*Article 54.*

CONTROLE.

Tout navire possédant un certificat délivré en vertu de l'article 49 ou de l'article 50 est sujet dans les ports des autres Etats contractants, au contrôle de fonctionnaires dûment autorisés par ces gouvernements, dans la limite où ce contrôle a pour objet de vérifier qu'il existe à bord un

if necessary, that the conditions of the vessel's seaworthiness correspond substantially with the particulars of that certificate, that is to say, so that the ship can proceed to sea without danger to the passengers and the crew.

In the event of this control giving rise to intervention of any kind, the officer carrying out the control shall forthwith inform the Consul of the country in which the ship is registered of all the circumstances in which intervention is deemed to be necessary.

*Article 55.*

PRIVILEGES.

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

*Article 56.*

QUALIFICATION OF CERTIFICATE.

If in the course of a particular voyage the ship has on board a number of crew and passengers less than the maximum number which the ship is licensed to carry, and is in consequence, in accordance with the provisions of the present Convention, free to carry a smaller number of life-boats and other life-saving appliances than that stated in the certificate, a memorandum may be issued by the officers or other authorised persons referred to in Articles 49 and 52 above.

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

CHAPTER VII.

GENERAL PROVISIONS.

*Article 57.*

EQUIVALENTS.

Where in the present Convention it is provided that a particular fitting, appliance or apparatus, or type thereof, shall be fitted or carried in a ship, or that any particular arrangement shall be adopted, any Administration may accept in substitution therefor any other fitting, appliance or apparatus, or type thereof, or any other arrangement, provided that such Administration shall have been satisfied by suitable trials that the fitting, appliance or apparatus, or type thereof, or the arrangement substituted is at least as effective as that specified in the present Convention.

Any Administration which so accepts a new fitting, appliance or apparatus, or type thereof, or new arrangement, shall communicate the fact to the other Administrations, and, upon request, the particulars thereof, together with a report on the trials made.

certificat valable et, s'il le faut, de s'assurer que le navire est dans un état de navigabilité correspondant en substance aux indications de ce certificat, c'est-à-dire qu'il se trouve dans un état tel qu'il peut prendre la mer sans danger pour les passagers et l'équipage.

Dans le cas où ce contrôle donne lieu à une intervention quelconque, le fonctionnaire exerçant ce contrôle doit informer immédiatement le consul du pays où le navire est immatriculé de toutes les circonstances qui ont fait considérer cette intervention comme nécessaire.

*Article 55.*

BÉNÉFICE DE LA CONVENTION.

On ne peut réclamer le bénéfice de la présente convention au profit d'un navire s'il ne possède un certificat régulier et non périmé.

*Article 56.*

AVENANT AU CERTIFICAT.

Si, au cours d'un voyage particulier, le nombre des personnes (équipage et passagers) présentes à bord est inférieur au nombre maximum que le navire est autorisé à transporter et si, par suite, ce navire a la faculté, conformément aux prescriptions de la présente convention, d'avoir à bord un nombre d'embarcations de sauvetage ou d'autres engins de sauvetage inférieur à celui qui est inscrit sur le certificat, un avenant peut être délivré par les fonctionnaires ou les autres personnes mandatées et mentionnées aux articles 49 et 52 ci-dessus.

Cet avenant doit mentionner que, dans les circonstances existantes, il n'est dérogé à aucune des dispositions de la présente convention. Il est annexé au certificat et lui est substitué, mais seulement pour tout ce qui concerne les engins de sauvetage. Il n'est valable que pour le voyage particulier en vue duquel il est délivré.

CHAPITRE VII

DISPOSITIONS GÉNÉRALES.

*Article 57.*

EQUIVALENCE.

Lorsque, dans la présente convention, il est prévu que l'on doit placer ou avoir à bord une installation, un dispositif ou un appareil particulier quelconque ou un certain type d'installation, de dispositif, ou d'appareil, ou encore lorsqu'il est prévu qu'une disposition particulière doit être adoptée, toute administration peut accepter, en remplacement, toute autre installation, dispositif ou appareil, ou un certain type d'installation, de dispositif ou d'appareil, ou tout autre arrangement, à la condition que l'administration en question se soit assurée, par des essais convenables, que l'installation, le dispositif, ou l'appareil, ou le type d'installation, de dispositif ou d'appareil, ou la disposition substituée a une efficacité au moins égale à celle qui est spécifiée dans la présente convention.

Toute administration qui accepte dans ces conditions une installation, un dispositif ou un appareil nouveau, ou un type nouveau d'installation, de dispositif ou d'appareil, ou une nouvelle disposition, doit en donner connaissance aux autres administrations et leur en communiquer, sur demande, la description détaillée en même temps qu'un rapport sur les essais effectués.

*Article 58.*

## LAWS, REGULATIONS, REPORTS.

The Contracting Governments undertake to communicate to each other :

- (1) The text of laws, decrees and regulations which shall have been promulgated on the various matters within the scope of the present Convention ;
- (2) All available official reports or official summaries of reports in so far as they show the results of the provisions of the present Convention, provided always that such reports or summaries are not of a confidential nature.

The Government of the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland is invited to serve as an intermediary for collecting all this information and for bringing it to the knowledge of the other Contracting Governments.

*Article 59.*

## MEASURES TAKEN AFTER ARRANGEMENT.

Where the present Convention provides that a measure may be taken after agreement between all or some of the Contracting Governments, the Government of the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland is invited to approach the other Contracting Governments with a view to ascertaining whether they accept such proposals as may be made by any Contracting Government for effecting such a measure, and to inform the other Contracting Governments of the results of the enquiries thus made.

*Article 60.*

## PRIOR TREATIES AND CONVENTIONS.

1. The present Convention replaces and abrogates the Convention for the Safety of Life at Sea, which was signed at London on the 20th January, 1914.

2. All other treaties, conventions and arrangements relating to safety of life at sea, or matters appertaining thereto, at present in force between Governments parties to the present Convention, shall continue to have full and complete effect during the terms thereof as regards :

- (a) Ships to which the present Convention does not apply ;
- (b) Ships to which the present Convention applies, in respect of subjects for which it has not expressly provided.

To the extent, however, that such treaties, conventions or arrangements conflict with the provisions of the present Convention, the provisions of the present Convention shall prevail.

3. All subjects which are not expressly provided for in the present Convention remain subject to the legislation of the Contracting Governments.

*Article 61.*

## MODIFICATIONS. FUTURE CONFERENCES.

1. Modifications of the present Convention which may be deemed useful or necessary improvements may be at any time proposed by any Contracting Government to the Government of

*Article 58.*

## LOIS, RÈGLEMENTS, RAPPORTS.

Les gouvernements contractants s'engagent à se communiquer les uns aux autres :

1<sup>o</sup> Le texte des lois, décrets et règlements qui auront été promulgués sur les différentes matières qui rentrent dans le champ de la présente convention.

2<sup>o</sup> Tous les rapports officiels ou résumés officiels de rapports dont ils pourraient disposer, dans la mesure où ces documents montrent les résultats des dispositions de la présente convention et à la condition, bien entendu, que ces rapports ou résumés de rapports n'aient pas un caractère confidentiel.

Le Gouvernement du Royaume-Uni de la Grande-Bretagne et de l'Irlande du Nord est invité à servir d'intermédiaire pour rassembler tous ces renseignements et les porter à la connaissance des autres gouvernements contractants.

*Article 59.*

## MESURES PRISES APRÈS ACCORDS.

Dans le cas où la présente convention prévoit qu'une mesure peut être prise après un accord entre tous les gouvernements contractants, ou seulement quelques-uns d'entre eux, le Gouvernement du Royaume-Uni de la Grande-Bretagne et de l'Irlande du Nord est invité à se mettre en rapport avec les autres gouvernements contractants dans le but de savoir s'ils acceptent les propositions qui pourraient être faites par un quelconque des gouvernements contractants, en vue de la réalisation de semblables mesures et, en outre, d'informer les autres gouvernements contractants du résultat de la consultation à laquelle il sera ainsi procédé.

*Article 60.*

## TRAITÉS ET CONVENTIONS ANTÉRIEURS.

1. La présente convention remplace et annule la Convention pour la sauvegarde de la vie humaine en mer signée à Londres le 20 janvier 1914.

2. Tous les autres traités, conventions ou accords qui concernent la sauvegarde de la vie humaine en mer ou les questions qui s'y rapportent et qui sont actuellement en vigueur entre les gouvernements parties à la présente convention, conservent leur plein et complet effet pendant la durée qui leur est assignée en ce qui concerne :

a) Les navires auxquels la présente convention ne s'applique pas ;

b) Les navires auxquels la présente convention s'applique en ce qui concerne les points qui ne font pas l'objet de prescriptions expresses dans la présente convention.

Au cas où, cependant, de tels traités, conventions, ou accords seraient en opposition avec les dispositions de la présente convention, les dispositions de cette dernière doivent prévaloir.

3. Tous les points qui ne font pas l'objet de prescriptions expresses dans la présente convention restent soumis à la législation des gouvernements contractants.

*Article 61.*

## MODIFICATIONS, CONFÉRENCES FUTURES.

1. Les modifications à la présente convention qui pourraient être considérées comme des améliorations utiles ou nécessaires peuvent en tout temps être proposées par un gouvernement

the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland, and such proposals shall be communicated by the latter to all the other Contracting Governments, and if any such modifications are accepted by all the Contracting Governments (including Governments which have deposited ratifications or accessions which have not yet become effective) the present Convention shall be modified accordingly.

2. Conferences for the purpose of revising the present Convention shall be held at such times and places as may be agreed upon by the Contracting Governments.

A Conference for this purpose shall be convoked by the Government of the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland whenever, after the present Convention has been in force for five years, one-third of the Contracting Governments express a desire to that effect.

## CHAPTER VIII.

### FINAL PROVISIONS.

#### *Article 62.*

#### APPLICATION TO COLONIES, ETC.

1. A Contracting Government may, at the time of signature, ratification, accession or thereafter by a declaration in writing addressed to the Government of the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland, declare its desire that the present Convention shall apply to all or any of its colonies, overseas territories, protectorates or territories under suzerainty or mandate, and the present Convention shall apply to all the territories named in such declaration, two months after the date of the receipt thereof, but failing such declaration, the present Convention will not apply to any such territories.

2. A Contracting Government may at any time by a notification in writing addressed to the Government of the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland express its desire that the present Convention shall cease to apply to all or any of its colonies, overseas territories, protectorates or territories under suzerainty or mandate to which the present Convention shall have, under the provisions of the preceding paragraph, been applicable for a period of not less than five years, and in such case the present Convention shall cease to apply one year after the date of the receipt of such notification by the Government of the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland to all territories mentioned therein.

3. The Government of the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland shall inform all the other Contracting Governments of the application of the present Convention to any colony, overseas territory, protectorate or territory under suzerainty or mandate under the provisions of paragraph 1 of this Article, and of the cessation of any such application under the provisions of paragraph 2, stating in each case the date from which the present Convention has become or will cease to be applicable.

#### *Article 63.*

#### AUTHENTIC TEXTS. RATIFICATION.

The present Convention of which both the English and French texts shall be authentic shall bear this day's date.

contractant au Gouvernement du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et de l'Irlande du Nord. Ces propositions doivent être communiquées par ce dernier à tous les autres gouvernements contractants et si l'une quelconque de ces modifications est acceptée par tous les gouvernements contractants (y compris les gouvernements ayant déposé des ratifications ou adhésions qui ne sont pas encore devenues effectives) la présente convention doit être modifiée en conséquence.

2. Des conférences ayant pour objet la revision de la présente convention se tiendront aux dates et lieux dont pourront convenir les gouvernements contractants.

Une telle conférence doit être convoquée par le Gouvernement du Royaume-Uni de la Grande-Bretagne et de l'Irlande du Nord chaque fois que, la présente convention ayant été en vigueur pendant cinq ans, un tiers des gouvernements contractants en exprime le désir.

## CHAPITRE VIII

### DISPOSITIONS FINALES.

#### *Article 62.*

#### APPLICATION AUX COLONIES, ETC.

1. Un gouvernement contractant peut, au moment de la signature, de la ratification ou de l'adhésion, ou ultérieurement, notifier par une déclaration écrite adressée au Gouvernement du Royaume-Uni de la Grande-Bretagne et de l'Irlande du Nord son intention d'appliquer la présente convention dans toutes ses colonies, territoires d'outre-mer, protectorats ou pays sous suzeraineté ou mandat, ou dans certains d'entre eux. La présente convention doit s'appliquer dans tous les territoires désignés dans une telle déclaration deux mois après la date à laquelle elle aura été reçue, mais, à défaut d'une telle déclaration, la présente convention ne s'appliquera dans aucun de ces territoires.

2. Un gouvernement contractant peut, à toute époque, par déclaration écrite, adressée au Gouvernement du Royaume-Uni de la Grande-Bretagne et de l'Irlande du Nord, faire connaître son intention de faire cesser l'application de la présente convention dans toutes ses colonies, territoires d'outre-mer, protectorats ou territoires sous suzeraineté ou mandat, ou dans certains d'entre eux, auxquels la présente convention aura dû être appliquée pour une période de cinq ans au moins conformément aux dispositions du paragraphe précédent. Dans ce cas, la présente convention doit cesser de s'appliquer dans tous les territoires mentionnés un an après la date de la réception de cette déclaration par le Gouvernement du Royaume-Uni de la Grande-Bretagne et de l'Irlande du Nord.

3. Le Gouvernement du Royaume-Uni de la Grande-Bretagne et de l'Irlande du Nord doit informer tous les autres gouvernements contractants de l'application de la présente convention dans toute colonie, territoire d'outre-mer, protectorat ou territoire sous suzeraineté ou mandat, conformément aux dispositions du paragraphe (1) du présent article et de la cessation de cette application, conformément aux dispositions du paragraphe (2), en spécifiant dans chaque cas, la date à partir de laquelle la présente convention est devenue ou cessera d'être applicable.

#### *Article 63.*

#### TEXTES AUTHENTIQUES. RATIFICATION.

La présente convention dont les textes en anglais et en français sont l'un et l'autre authentiques porte la date de ce jour.

The present Convention shall be ratified.

The instruments of ratification shall be deposited in 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 64.*

ACCESSION.

A Government (other than the Government of a territory to which Article 62 applies) on behalf of which the present Convention has not been signed shall be allowed to accede thereto at any time after the Convention has come into force. Accessions may 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.

A Government which intends to accede to the present Convention but desires to add an area to those specified in the Annex to Article 28 shall, before notifying its accession, inform the Government of the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland of its desire for communication to all the other Contracting Governments. If all the Contracting Governments signify their assent thereto, the area shall be added to those mentioned in the aforesaid Annex when such Government notifies its accession.

*Article 65.*

DATE OF COMING IN FORCE.

The present Convention shall come into force on the 1st July, 1931, 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 Ireland. Should five ratifications not have been deposited on that date, the present Convention shall come into force three months after the date on which the fifth ratification is deposited. Ratifications deposited after the date on which the present Convention has come into force shall take effect three months after the date of their deposit.

*Article 66.*

DENUNCIATION.

The present 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. Denunciation 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 the date on which notification thereof is received by the Government of the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland.



La présente convention doit être ratifiée.

Les actes de ratification doivent être déposés dans les archives du Gouvernement du Royaume-Uni de la Grande-Bretagne et de l'Irlande du Nord, qui notifiera à tous les autres gouvernements signataires ou adhérents, toutes les ratifications déposées, ainsi que la date de leur dépôt.

*Article 64.*

ADHÉSION.

Un gouvernement (autre que le gouvernement d'un territoire auquel l'article 62 s'applique), au nom duquel la présente convention n'a pas été signée, est admis à y adhérer à toute époque après l'entrée en vigueur de ladite convention. Les adhésions peuvent se faire par des notifications écrites adressées au Gouvernement du Royaume-Uni de la Grande-Bretagne et de l'Irlande du Nord. Ces adhésions doivent prendre effet trois mois après la date de leur réception.

Le Gouvernement du Royaume-Uni de la Grande-Bretagne et de l'Irlande du Nord doit informer tous les gouvernements signataires et adhérents de toutes les adhésions reçues et de la date de leur réception.

Un gouvernement qui se propose d'adhérer à la présente convention, mais qui désire ajouter une zone à celles spécifiées à l'annexe de l'article 28, doit, avant de notifier son adhésion, informer de ce désir le Gouvernement du Royaume-Uni de la Grande-Bretagne ou de l'Irlande du Nord afin que celui-ci la communique à tous les gouvernements contractants. Si tous les gouvernements contractants signifient leur accord sur cette demande, ladite zone doit être ajoutée à celles qui sont mentionnées à l'annexe précitée lorsque le gouvernement en question notifiera son adhésion.

*Article 65.*

DATE D'ENTRÉE EN VIGUEUR.

La présente convention entrera en vigueur le 1<sup>er</sup> juillet 1931, entre les gouvernements qui auront, à cette date, déposé leur ratification et à la condition qu'au moins cinq ratifications aient été déposées au Gouvernement du Royaume-Uni de la Grande-Bretagne et de l'Irlande du Nord. Au cas où cinq ratifications n'auraient pas été déposées à cette date, la présente convention entrera en vigueur trois mois après la date à laquelle la cinquième ratification aura été déposée. Les ratifications déposées postérieurement à la date à laquelle la présente convention sera entrée en vigueur prendront effet trois mois après la date de leur dépôt.

*Article 66.*

DÉNONCIATION.

La présente convention peut être dénoncée au nom de l'un quelconque des gouvernements contractants à tout moment après l'expiration d'une période de cinq ans, comptée à partir de la date à laquelle la convention est entrée en vigueur pour le gouvernement en question. La dénonciation sera effectuée par une notification écrite adressée au Gouvernement du Royaume-Uni de la Grande-Bretagne et de l'Irlande du Nord ; celui-ci notifiera à tous les autres gouvernements contractants toutes les dénonciations reçues et la date de leur réception.

Une dénonciation prendra effet douze mois après la date à laquelle cette notification aura été reçue par le Gouvernement du Royaume-Uni de la Grande-Bretagne et de l'Irlande du Nord.

In faith whereof, the Plenipotentiaries have signed hereafter.

Done at London this thirty-first day of May, 1929, 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.

En foi de quoi, les plénipotentiaires ont apposé ci-dessous leur signature.

Fait à Londres, ce trente et unième jour du mois de mai, 1929, en un seul exemplaire, qui doit être déposé dans les Archives du Gouvernement du Royaume-Uni de la Grande-Bretagne et de l'Irlande du Nord, lequel doit en transmettre des copies certifiées conformes à tous les gouvernements signataires.

STHAMER.

Gustav KOENIGS.

Arthur WERNER.

Walter LAAS.

Otto RIESS.

Hermann GIESS.

Hugo DOMINIK.

Henry James FEAKES.

Thomas FREE.

A. DE GERLACHE DE GOMERY.

G. DE WINNE.

A. JOHNSTON.

Lucien PACAUD.

Emil KROGH.

V. LORCK.

Javier DE SALAS.

John Whelan DULANTY.

E. C. FOSTER.

Wallace H. WHITE.

Arthur J. TYRER.

Charles M. BARNES.

Geo. H. ROCK.

Clarence S. KEMPF.

Dickerson N. HOOVER.

W. D. TERRELL.

John G. TAWRESEY.

Herbert B. WALKER.

Charles A. MCALLISTER.

Gustaf WREDE.

V. BERGMAN.

Karl KURTEN.

RIO.  
A. HAARBLEICHER.  
Jean MARIE.  
F. THOUROUDE.  
  
H. W. RICHMOND.  
Westcott ABELL.  
A. L. AYRE.  
F. W. BATE.  
C. H. BOYD.  
William C. CURRIE.  
A. J. DANIEL.  
Norman HILL.  
C. HIPWOOD.  
A. MORRELL.  
  
G. L. CORBETT.  
E. V. WHISH.  
Mansukhlal Atmaram MASTER.  
  
Giulio INGIANNI.  
Alberto ALESSIO.  
Delfino ROGERI DI VILLANOVA.  
Torquato C. GIANNINI.  
Francesco MARENA.  
ERNESTO FERRETTI.  
G. GNEME.  
Luigi BIANCHERI.  
  
Yukio YAMAMOTO.  
Shichihei OTA.  
Itaro ISHII.  
  
B. VOGT.  
L. T. HANSEN.  
Arth. H. MATHIESEN.  
  
C. FOCK.  
C. H. DE GOEJE.  
A. VAN DRIEL.  
J. A. BLAND-V.-D.-BERG.  
Phs. VAN OMMEREN.  
H. G. J. UILKENS.  
  
Erik PALMSTIERNA.  
Nils Gustaf NILSSON.  
  
J. ARENS.  
K. EGGI.

## ANNEX I.

## REGULATIONS.

## CONSTRUCTION

## Regulation I.

*Definitions.*

1. The *subdivision loadline* is the waterline used in determining the subdivision of the ship.

The *deepest subdivision loadline* is that which corresponds to the greatest draught.

2. The *length of the ship* is the length measured between perpendiculars taken at the extremities of the deepest subdivision loadline.

3. The *breadth of the ship* is the extreme width from outside of frame to outside of frame at or below the deepest subdivision loadline.

4. The *bulkhead deck* is the uppermost deck up to which the transverse watertight bulkheads are carried.

5. The *margin line* is a line drawn parallel to the bulkhead deck at side and 3 inches (76 millimetres) below the upper surface of that deck at side.

6. The *draught* is the vertical distance from the top of keel amidships to the subdivision loadline in question.

7. The *permeability* of a space is the percentage of that space which can be occupied by water.

The volume of a space which extends above the margin line shall be measured only to the height of that line.

8. The *machinery space* is to be taken as extending from the top of keel to the margin line and between the extreme main transverse watertight bulkhead bounding the spaces devoted to the main and auxiliary propelling machinery, boilers when installed, and all permanent coal bunkers.

9. *Passenger spaces* are those which are provided for the accommodation and use of passengers, excluding baggage, store, provision and mail rooms.

For the purposes of Regulations III and IV spaces provided below the margin line for the accommodation and use of the crew shall be regarded as passenger spaces.

10. In all cases *volumes* shall be calculated to moulded lines.

## Regulation II.

*Floodable Length.*

1. The floodable length at any point of the length of a ship shall be determined by a method of calculation which takes into consideration the form, draught and other characteristics of the ship in question.

2. In a ship with a continuous bulkhead deck, the floodable length at a given point is the maximum portion of the length of the ship, having its centre at the point in question, which can be flooded under the definite assumptions hereafter set forth in Regulation III without the ship being submerged beyond the margin line.

3. In the case of a ship not having a continuous bulkhead deck, the floodable length at any point may be determined to an assumed continuous margin line, up to which, having regard to sinkage and trim after damage, the sides of the ship and the bulkheads concerned are carried watertight.

## ANNEXE I

## RÈGLEMENT.

## CONSTRUCTION

## Règle I.

*Définitions.*

1. La *ligne de charge de compartimentage* est la flottaison considérée dans la détermination du compartimentage du navire.

La *ligne de charge maximum de compartimentage* est celle qui correspond au tirant d'eau le plus élevé.

2. La *longueur du navire* est la longueur mesurée entre les perpendiculaires menées aux extrémités de la ligne de charge maximum de compartimentage.

3. La *largeur du navire* est la largeur extrême hors membres mesurée à la ligne de charge maximum de compartimentage ou au-dessous de cette ligne de charge.

4. Le *pont de cloisonnement* est le pont le plus élevé jusqu'auquel s'élèvent les cloisons étanches transversales.

5. La *ligne de surimmersion* est une ligne tracée sur le bordé, à 76 millimètres (3 pouces), au-dessous de l'intersection de la surface extérieure du bordé avec la surface supérieure du pont de cloisonnement, en abord, parallèlement à ce pont.

6. Le *tirant d'eau* est la distance verticale du dessus de la quille au milieu, à la ligne de charge de compartimentage considérée.

7. La *perméabilité* d'un espace s'exprime par le pourcentage du volume de cet espace que l'eau peut occuper.

Le volume d'un espace qui s'étend au-dessus de la ligne de surimmersion sera mesuré seulement jusqu'à la hauteur de cette ligne.

8. La *tranche des machines* s'étend entre le dessus de la quille et la ligne de surimmersion, d'une part, et, d'autre part, entre les cloisons étanches transversales principales qui limitent l'espace occupé par les machines principales les machines auxiliaires relatives à la propulsion, les chaudières, s'il y en a, et toutes les soutes à charbon permanentes.

9. Les *espaces à passagers* sont ceux qui sont prévus pour le logement et l'usage des passagers à l'exclusion des soutes à bagages, des magasins, des soutes à provisions, et à colis postaux et à dépêches.

Pour l'application des prescriptions des règles III et IV, les espaces prévus en dessous de la ligne de surimmersion pour le logement et l'usage de l'équipage, seront considérés comme espaces à passagers.

10. Dans tous les cas, les *volumes* doivent être les volumes hors membres.

## Règle II.

*Longueur envahissable.*

1. Pour chaque point de la longueur du navire la longueur envahissable doit être déterminée par une méthode de calcul tenant compte des formes, du tirant d'eau et des autres caractéristiques du navire considéré.

2. Pour un navire dont les cloisons transversales étanches sont limitées par un pont de cloisonnement continu, la longueur envahissable en un point donné est la portion maximum de la longueur du navire, ayant pour centre le point considéré et qui peut être envahie par l'eau dans les conditions hypothétiques définies par la règle III, sans que le navire s'immerge au delà de la ligne de surimmersion.

3. Pour un navire n'ayant pas de pont de cloisonnement continu, la longueur envahissable en chaque point peut être déterminée en considérant une ligne de surimmersion continue, jusqu'à laquelle, compte tenu de l'immersion et du changement d'assiette qui peuvent résulter d'une avarie, la muraille du navire et les cloisons correspondantes sont maintenues étanches.

## Regulation III.

*Permeability.*

1. The definite assumptions referred to in Regulation II relate to the permeabilities of the spaces below the margin line.

In determining the floodable length, a uniform average permeability shall be used throughout the whole length of each of the following portions of the ship below the margin line :

- (a) The machinery space as defined in Regulation I (8) ;
- (b) The portion forward of the machinery space ; and
- (c) The portion abaft the machinery space.

2. (a) For steamships the uniform average permeability throughout the machinery space shall be determined from the formula :

$$80 + 12.5 \left( \frac{a-c}{v} \right), \text{ where}$$

a = volume of the passenger spaces, as defined in Regulation I (9), which are situated below the margin line within the limits of the machinery space.

c = volume of between deck spaces below the margin line within the limits of the machinery space which are appropriated to cargo, coal or stores.

v = whole volume of the machinery space below the margin line.

(b) For ships propelled by internal combustion engines, the uniform average permeability shall be taken as 5 greater than that given by the above formula.

(c) Where it is shown to the satisfaction of the Administration that the average permeability, as determined by detail calculation, is less than that given by the formula, the calculated value may be substituted. For the purposes of such calculation, the permeabilities of passenger spaces, as defined in Regulation I(9), shall be taken as 95, that of all cargo, coal and store spaces as 60, and that of double bottom, oil fuel and other tanks at such values as may be approved in each case by the Administration.

3. The uniform average permeability throughout the portion of the ship before (or abaft) the machinery space shall be determined from the formula :

$$63 + 35 \frac{a}{v}, \text{ where}$$

a = volume of the passenger spaces, as defined in Regulation I 9, which are situated below the margin line, before (or abaft) the machinery space, and

v = whole volume of the portion of the ship below the margin line before (or abaft) the machinery space.

4. If a between deck compartment between two watertight transverse bulkheads contains any passenger or crew space, the whole of that compartment, less any space completely enclosed within permanent steel bulkheads and appropriated to other purposes, shall be regarded as passenger space. If, however, the passenger or crew space in question is completely enclosed within permanent steel bulkheads, only the space so enclosed need be considered as passenger space.

## Regulation IV.

*Permissible Length of Compartments.*

1. *Factor of Subdivision.* — The maximum permissible length of a compartment having its centre at any point in the ship's length is obtained from the floodable length by multiplying the latter by an appropriate factor called the *factor of subdivision*.

## Règle III.

*Perméabilité.*

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

Dans la détermination des longueurs envahissables on adopte une perméabilité moyenne uniforme pour l'ensemble de chacune des trois parties suivantes du navire, limitées supérieurement à la ligne de surimmersion :

- a) La tranche des machines, comme définie par la règle I (8) ;
- 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) Pour les navires à vapeur, la perméabilité moyenne uniforme de la tranche des machines sera calculée par la formule

$$80 + 12.5 \left( \frac{a-c}{v} \right)$$

dans laquelle :

- a = volume des espaces à passagers suivant la définition de la règle I (9), qui sont situés au-dessous de la ligne de surimmersion et compris dans la tranche des machines ;
- c = volume des entreponts, affectés aux marchandises, au charbon ou aux provisions de bord, qui sont situés au-dessous de la ligne de surimmersion et compris dans la tranche des machines ;
- v = volume total de la tranche des machines au-dessous de la ligne de surimmersion.

b) Pour les navires qui ont des moteurs à combustion interne, la perméabilité moyenne uniforme sera égale à la valeur donnée par la formule précédente augmentée de 5.

c) Lorsqu'on pourra établir, à la satisfaction de l'administration que la perméabilité moyenne déterminée par un calcul direct est moindre que celle qui résulte de la formule, on pourra substituer à cette dernière la perméabilité calculée directement. Pour le calcul direct, la perméabilité des espaces affectés aux passagers définis par la règle I (9) sera prise égale à 95, celle des espaces affectés aux marchandises au charbon et aux provisions de bord, égale à 60, et celle du doublefond, des soutes à combustible liquide et autres réservoirs sera fixée aux valeurs approuvées dans chaque cas par l'administration.

3. La perméabilité moyenne uniforme sur toute la longueur du navire en avant (ou en arrière) de la tranche des machines, sera déterminée par la formule :

$$63 + 35 \frac{a}{v}$$

dans laquelle :

- a = volume des espaces à passagers, suivant la définition de la règle I (9), qui sont situés sous la ligne de surimmersion, en avant (ou en arrière) de la tranche des machines ; et
- v = volume total de la partie du navire au-dessous de la ligne de surimmersion et en avant (ou en arrière) de la tranche des machines.

4. Si un compartiment, dans un entrepont, entre deux cloisons étanches transversales, renferme un espace affecté aux passagers ou à l'équipage, on considérera comme espace à passagers l'ensemble de ce compartiment, en déduisant, toutefois, tout espace affecté à un autre service qui serait complètement entouré de cloisons métalliques permanentes. Si, cependant, l'espace en question affecté aux passagers ou à l'équipage est lui-même complètement entouré de cloisons métalliques permanentes, on ne comptera que cet espace comme espace à passagers.

## Règle IV.

*Longueur admissible des compartiments.*

1. *Facteur de cloisonnement.* — La longueur maximum admissible pour le compartiment ayant son centre en un point quelconque de la longueur d'un navire, se déduit de la longueur envahissable en multipliant celle-ci par un facteur approprié dit *facteur de cloisonnement*.

The factor of subdivision shall depend on the length of the ship, and for a given length shall vary according to the nature of the service for which the ship is intended. It shall decrease in a regular and continuous manner :

- (a) As the length of the ship increases ; and
- (b) From a factor A, applicable to ships primarily engaged in the carriage of cargo, to a factor B, applicable to ships primarily engaged in the carriage of passengers.

The variations of the factors A and B shall be expressed by the following formulæ (i) and (ii) where L is the length of the ship as defined in Regulation I 2 :

$$\begin{aligned}
 & \text{L in feet.} \\
 & A = \frac{190}{L - 198} + .18 \text{ (L = 430 and upwards).} \\
 & \text{L in metres.} \\
 & A = \frac{58.2}{L - 60} + .18 \text{ (L = 131 and upwards).} \dots\dots\dots (i) \\
 & \text{L in feet.} \\
 & B = \frac{100}{L - 138} + .18 \text{ (L = 260 and upwards).} \\
 & \text{L in metres} \\
 & B = \frac{30.3}{L - 42} + .18 \text{ (L = 79 and upwards).} \dots\dots\dots (ii)
 \end{aligned}$$

2. *Criterion of Service.* — For a ship of given length the appropriate factor of subdivision shall be determined by the Criterion of Service Numeral (hereinafter called the Criterion Numeral) as given by the following formulæ (iii) and (iv) where :

- C<sub>s</sub> = the Criterion Numeral ;
- L = length of the ship, as defined in Regulation I (2) ;
- M = the volume of the machinery space, as defined in Regulation I (8) ; with the addition thereto of the volume of any permanent oil fuel bunkers which may be situated above the inner bottom and before or abaft the machinery space ;
- P = the whole volume of the passenger spaces below the margin line as defined in Regulation I (9) ;
- V = the whole volume of the ship below the margin line ;
- P<sub>1</sub> = KN where :
  - N = number of passengers for which the ship is to be certified, and
  - K = has the following values :
 

Length in feet and volumes in cubic feet . . . . .	Value of K.
Length in metres and volumes in cubic metres . . . . .	.6 L.
	.056 L.

Where the value of KN is greater than the sum of P and the whole volume of the actual passenger spaces above the margin line the lower figure may be taken provided that the value of P<sub>1</sub> used is not less than  $\frac{2}{3}$  KN.

When P<sub>1</sub> is greater than P

$$C_s = 72 \frac{M + 2P_1}{V + P_1 - P} \dots\dots\dots (iii)$$

and in other cases

$$C_s = 72 \frac{M + 2P}{V} \dots\dots\dots (iv)$$

For ships not having a continuous bulkhead deck the volumes are to be taken up to the actual margin lines used in determining the floodable lengths.

3. *Rules for Subdivision.* — (a) *The subdivision abaft the fore peak* of ships 430 feet (131 metres) in length and upwards having a criterion numeral of 23 or less shall be governed by the factor A given by formula (i) ; of those having a criterion numeral of 123 or more by the factor B given by formula (ii)



Le facteur de cloisonnement doit dépendre de la longueur du navire et, pour une longueur donnée, varier selon la nature du service pour lequel le navire est prévu. Ce facteur doit décroître d'une façon régulière et continue :

- a) A mesure que la longueur du navire augmente ; et  
 b) Depuis un facteur A applicable aux navires essentiellement affectés au transport des marchandises, jusqu'à un facteur B applicable aux navires essentiellement affectés au transport des passagers.

Les variations des facteurs A et B sont données par les formules (i) et (ii) suivantes, dans lesquelles L est la longueur du navire définie par la règle I 2.

$$\begin{aligned} & \text{L en mètres.} \\ & A = \frac{58,2}{L - 60} + 0,18 \quad (\text{L} = 131 \text{ et} \\ & \quad \quad \quad \text{au-dessus).} \\ & \text{L en pieds.} \\ & A = \frac{190}{L - 198} + 0,18 \quad (\text{L} = 430 \text{ et} \\ & \quad \quad \quad \text{au-dessus).} \dots\dots\dots (i) \\ & \text{L en mètres.} \\ & B = \frac{30,3}{L - 42} + 0,18 \quad (\text{L} = 79 \text{ et} \\ & \quad \quad \quad \text{au-dessus).} \\ & \text{L en pieds.} \\ & B = \frac{100}{L - 138} + 0,18 \quad (\text{L} = 260 \text{ et} \\ & \quad \quad \quad \text{au-dessus).} \dots\dots\dots (ii) \end{aligned}$$

2. *Critérium de service.* — Pour un navire de longueur donnée, le facteur de cloisonnement approprié est déterminé à l'aide de la valeur du Critérium de service (appelé ci-après critérium) donné par les formules (iii) et (iv) ci-après, dans lesquelles :

- $C_s$  = le critérium ;  
 L = la longueur du navire, définie par la règle I (2) ;  
 M = le volume de la tranche des machines, défini par la règle I (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 des espaces à passagers au-dessous de la ligne de surimmersion d'après la définition de la règle I (9) ;  
 V = le volume total du navire au-dessous de la ligne de surimmersion ;  
 $P_1$  = le produit KN ;  
 N = le nombre de passagers pour lequel le navire est destiné à être autorisé ; et  
 K = 0,056 L, si L et V sont mesurés en mètres et mètres cubes respectivement  
 (0.6 L, si L et V sont mesurés en pieds et pieds cubes respectivement).

Si la valeur du produit KN est plus grande que la valeur de la somme de P et du volume total réel affecté aux passagers, au-dessous de la ligne de surimmersion, on peut prendre pour  $P_1$  la valeur la plus faible des deux, sous réserve que cette valeur ne soit pas inférieure aux deux tiers de KN.

Si  $P_1$  est plus grand que P, on aura :

$$C_s = 72 \frac{M + 2P_1}{V + P_1 - P} \dots\dots\dots (iii)$$

et, dans les autres cas :

$$C_s = 72 \frac{M + 2P}{V} \dots\dots\dots (iv)$$

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.

3. *Prescriptions pour le compartimentage.* — a) *Le cloisonnement en arrière de la cloison d'abordage* des navires ayant une longueur de 131 mètres (430 pieds) et au-dessus et dont le critérium est au plus égal à 23, doit être déterminé par le facteur A donné par la formule (i) ; de ceux qui ont un critérium

and of those having a criterion numeral between 23 and 123 by the factor F obtained by linear interpolation between the factors A and B, using the formula :

$$F = A - \frac{(A - B)(C_s - 23)}{100} \dots\dots\dots (v)$$

Where the factor F is less than .40 and it is shown to the satisfaction of the Administration to be impracticable to comply with the factor F in a machinery compartment of the ship, the subdivision of the compartment may be governed by an increased factor, which, however, shall not exceed .40.

(L. The subdivision abaft the fore peak of ships less than 430 feet (131 metres) but not less than 260 feet (79 metres) in length having a criterion numeral equal to S, where

$$S = \frac{9382 - 20L}{34} \text{ (L in feet)} = \frac{3574 - 25L}{13} \text{ (L in metres)}$$

shall be governed by the factor unity ; of those having a criterion numeral of 123 or more by the factor B given by the formula (ii) ; of those having a criterion numeral between S and 123 by the factor F obtained by linear interpolation between unity and the factor B, using the formula :

$$F = 1 - \frac{(1 - B)(C_s - S)}{123 - S} \dots\dots\dots (vi)$$

(c) The subdivision abaft the fore peak of ships less than 430 feet (131 metres) but not less than 260 feet (79 metres) in length and having a criterion numeral less than S, and of all ships less than 260 feet (79 metres) in length shall be governed by the factor unity, unless it is shown to the satisfaction of the Administration to be impracticable to comply with this factor in any part of the ship, in which case, the Administration may allow such relaxation as may appear to be justified, having regard to all the circumstances.

(d) The provisions of sub-paragraph (c) shall apply also to ships of whatever length, which are to be certified to carry a number of passengers exceeding 12 but not exceeding

$$\frac{L^2 \text{ (in feet)}}{7000} \left( \frac{L^2 \text{ (in metres)}}{650} \right) \text{ or } 50, \text{ whichever is the less.}$$

#### Regulation V.

##### *Special Rules concerning Subdivision.*

1. A compartment may exceed the permissible length determined by the rules of Regulation IV provided the combined length of each pair of adjacent compartments to which the compartment in question is common does not exceed either the floodable length or twice the permissible length, whichever is the less.

If one of the two adjacent compartments is situated inside the machinery space, and the second is situated outside the machinery space, and the average permeability of the portion of the ship in which the second is situated differs from that of the machinery space, the combined length of the two compartments shall be adjusted to the mean average permeability of the two portions of the ship in which the compartments are situated.

Where the two adjacent compartments have different factors of subdivision, the combined length of the two compartments shall be determined proportionately.

2. In ships 430 feet (131 metres) in length and upwards, one of the main transverse bulkheads abaft the fore peak shall be fitted at a distance from the forward perpendicular which is not greater than the permissible length.

3. A main transverse bulkhead may be recessed provided that all parts of the recess lie inboard of vertical surfaces on both sides of the ship, situated at a distance from the shell plating equal to one-fifth the breadth of the ship, as defined in Regulation I 3., and measured at right angles to the centreline at the level of the deepest subdivision loadline.

Any part of a recess which lies outside these limits shall be dealt with as a step in accordance with the following paragraph.

au moins égal à 123, par le facteur B donné par la formule (ii); enfin, de ceux qui ont un critérium compris entre 23 et 123, par un facteur F obtenu par interpolation linéaire, à l'aide de la formule :

$$F = A - \frac{(A - B)(C_s - 23)}{100} \dots\dots\dots (v)$$

Si le facteur F est inférieur à 0.40 et s'il est établi, à la satisfaction de l'administration, qu'il est pratiquement impossible d'adopter ce facteur pour un compartiment de la tranche des machines du navire considéré, le cloisonnement de ce compartiment peut être déterminé avec un facteur plus élevé pourvu, toutefois, que ce facteur ne soit pas supérieur à 0.40.

b) *Le cloisonnement en arrière de la cloison d'abordage* des navires ayant moins de 131 mètres (430 pieds), mais pas moins de 79 mètres (260 pieds) de longueur, dont le critérium aura la valeur S donnée par la formule :

$$S = \frac{3574 - 25 L}{13} \text{ (L en mètres)} = \frac{9382 - 20 L}{34} \text{ (L en pieds)}$$

doit être déterminé par un facteur égal à l'unité, de ceux dont le critérium est égal ou supérieur à 123, par le facteur B donné par la formule (ii), enfin, de ceux dont le critérium est compris entre S et 123, par un facteur obtenu par interpolation linéaire entre l'unité et le facteur B, au moyen de la formule :

$$F = 1 - \frac{(1 - B)(C_s - S)}{123 - S} \dots\dots\dots (vi)$$

c) *Le cloisonnement en arrière de la cloison d'abordage* des navires ayant moins de 131 mètres (430 pieds) de longueur, mais pas moins de 79 mètres (260 pieds) dont le critérium est moindre que S, et de tous les navires ayant moins de 79 mètres (260 pieds) de longueur, doit être déterminé par un facteur égal à l'unité, à moins qu'il ne soit établi à la satisfaction de l'administration qu'il est pratiquement impossible de maintenir ce facteur dans tout ou partie du navire ; dans ce cas, l'administration pourra accorder des tolérances dans la mesure qui lui paraîtra justifiée par les circonstances.

d) Les prescriptions de l'alinéa c) s'appliqueront également, quelle qu'en soit la longueur aux navires qui seront prévus pour porter un nombre de passagers dépassant douze (12), mais ne dépassant pas le plus petit des deux nombres

$$\frac{L^2 \text{ (L en mètres)}}{650} \left( \frac{L^2 \text{ (L en pieds)}}{7000} \right) \text{ ou } 50.$$

#### Règle V.

##### *Prescriptions spéciales relatives aucom partimentage.*

1. Un compartiment peut dépasser la longueur admissible fixée par les prescriptions de la règle IV pourvu que la longueur de chacune des deux paires de compartiments adjacents comprenant chacune le compartiment en question ne dépasse ni la longueur envahissable, ni deux fois la longueur admissible.

Si l'un des deux compartiments adjacents est situé dans la tranche des machines et le second en dehors de la tranche des machines et si la perméabilité moyenne de la portion du navire où le second est situé n'est pas la même que celle de la tranche des machines, la longueur combinée des deux compartiments doit être corrigée en prenant pour base la moyenne des perméabilités des deux portions du navire auquel les compartiments en question appartiennent.

Lorsque les deux compartiments adjacents ont des facteurs de cloisonnement différents, la longueur combinée de ces deux compartiments doit être déterminée proportionnellement.

2. Pour les navires d'au moins 131 mètres (430 pieds) de longueur, une des cloisons principales transversales en arrière de la cloison d'abordage doit être placée à une distance de la perpendiculaire avant au plus égale à la longueur admissible.

3. 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 du bord égale à  $\frac{1}{6}$  de la largeur du navire définie par la règle I 3, cette distance étant mesurée normalement au plan diamétral du navire et dans le plan de la ligne de charge maximum de compartimentage.

Si une partie d'une niche dépasse les limites ainsi fixées, cette partie sera considérée comme une baionnette et on lui appliquera les règles du paragraphe suivant.

4. A main transverse bulkhead may be stepped provided that :

(a) The combined length of the two compartments, separated by the bulkhead in question, does not exceed 90 per cent. of the floodable length, or

(b) Additional subdivision is provided in way of the step to maintain the same measure of safety as that secured by a plane bulkhead.

5. Where a main transverse bulkhead is recessed or stepped, an equivalent plane bulkhead shall be used in determining the subdivision.

6. If the distance between two adjacent main transverse bulkheads, or their equivalent plane bulkheads or the distance between the transverse planes passing through the nearest stepped portions of the bulkheads, is less than 10 feet (3.05 metres) plus 2 % of the length of the ship, only one of these bulkheads shall be regarded as forming part of the subdivision of the ship in accordance with the provisions of Regulation IV.

7. Where a main transverse watertight compartment contains local subdivision and it can be shown to the satisfaction of the Administration that, after any assumed side damage extending over a length of 10 feet (3.05 metres) plus 2 % of the length of the ship, the whole volume of the main compartment will not be flooded, a proportionate allowance may be made in the permissible length otherwise required for such compartment.

In such a case the volume of effective buoyancy assumed on the undamaged side shall not be greater than that assumed on the damaged side.

8. Where it is proposed to fit watertight decks, inner skins or longitudinal bulkheads, watertight or non-watertight, the Administration shall be satisfied that the safety of the ship will not be diminished in any respect, particularly having in view the possible listing effect of flooding in way of such structural arrangements.

#### Regulation VI.

##### *Peak and Machinery Space Bulkheads, Shaft Tunnels, etc.*

1. Every ship shall have a forepeak or collision bulkhead, which shall be watertight up to the bulkhead deck. This bulkhead shall be fitted not less than 5 % of the length of the ship, and not more than 10 feet (3.05 metres) plus 5 % of the length of the ship from the forward perpendicular.

If the ship has a long forward superstructure, the forepeak bulkhead shall be extended weathertight to the deck next above the bulkhead deck. The extension need not be fitted directly over the bulkhead below, provided it is at least 5 % of the length of the ship from the forward perpendicular, and the part of the bulkhead deck which forms the step is made effectively weathertight.

2. An afterpeak bulkhead, and bulkheads dividing the machinery space, as defined in Regulation I (8) from the cargo and passenger spaces forward and aft, shall also be fitted and made watertight up to the bulkhead deck. The afterpeak bulkhead may, however, be stopped below the bulkhead deck, provided the degree of safety of the ship as regards subdivision is not thereby diminished.

3. In all cases stern tubes shall be enclosed in watertight spaces. The stern gland shall be situated within a watertight shaft tunnel or other space of such volume that if flooded by leakage through the stern gland the margin line will not be submerged.

#### Regulation VII.

##### *Assigning, Marking and Recording of Subdivision Loadlines.*

1. The subdivision loadlines assigned and marked under the provisions of Article 5 of the Convention shall be recorded in the Safety Certificate, and shall be distinguished by the notation C. 1 for the principal passenger condition, and C. 2, C. 3, etc., for the alternative conditions.

4. Une cloison transversale principale peut être à baïonnette, pourvu :
  - a) Que la longueur combinée des deux compartiments séparés par la cloison en question n'excède pas 90 % de la longueur envahissable ; ou bien
  - b) Que par le travers de la baïonnette, un compartimentage supplémentaire soit prévu pour maintenir le même degré de sécurité que si la cloison était plane.
5. Lorsqu'une cloison transversale principale présente une niche ou une baïonnette, on la remplacera dans la détermination du cloisonnement par une cloison plane équivalente.
6. Si la distance entre deux cloisons transversales principales adjacentes, ou entre les cloisons planes équivalentes, ou enfin la distance entre deux plans verticaux passant par les points les plus rapprochés des baïonnettes, s'il y en a, est inférieure à 3 mètres 05 (10 pieds) plus 2 % de la longueur du navire, une seule de ces cloisons sera acceptée comme faisant partie du cloisonnement du navire, tel qu'il est prescrit par la règle IV.
7. Lorsqu'un compartiment principal étanche transversal est lui-même compartimenté, s'il peut être établi à la satisfaction de l'administration que, dans l'hypothèse d'une avarie s'étendant sur une longueur de 3 m. 05 (10 pieds) plus 2 % de la longueur du navire, le volume total du compartiment principal ne peut être rempli, une augmentation proportionnée peut être accordée sur la longueur admissible déterminée sans tenir compte de ce compartimentage supplémentaire.  
 Dans ce cas, le volume de la réserve de flottabilité supposé intact du côté opposé à l'avarie ne devra pas être supérieur à celui qui est supposé intact du côté de l'avarie.
8. Lorsqu'on proposera de construire des ponts étanches, des double-coques ou des cloisons longitudinales étanches ou non, l'administration s'assurera que la sécurité du navire n'est diminuée sous aucun rapport, en tenant spécialement compte de la bande qui peut se produire en cas d'invasion de ces parties de la coque.

#### Règle VI.

##### *Cloisons d'extrémité, cloisons limitant la tranche des machines, tunnels des lignes d'arbres, etc.*

1. Tout navire doit être pourvu d'une cloison de coqueron avant ou d'abordage qui doit être étanche jusqu'au pont de cloisonnement. Cette cloison doit être placée à une distance de la perpendiculaire avant égale au moins à 5 % de la longueur du navire et au plus à 3 m. 05 (10 pieds) plus 5 % de la longueur du navire.  
 S'il existe à l'avant une longue superstructure, une cloison étanche aux intempéries doit être établie au-dessus de la cloison d'abordage entre le pont de cloisonnement et le pont situé immédiatement au-dessus. Le prolongement de la cloison d'abordage peut ne pas être placé directement au-dessus de celle-ci, pourvu que ce prolongement soit à une distance de la perpendiculaire avant au moins égale à 5 % de la longueur du navire et que la partie du pont de cloisonnement qui forme baïonnette soit effectivement étanche aux embruns.
2. Il y aura également une cloison de coqueron arrière et des cloisons séparant la tranche des machines, telle qu'elle est définie par la règle I (8), des espaces à passagers et marchandises situés à l'avant et à l'arrière ; ces cloisons doivent être étanches jusqu'au point de cloisonnement. Toutefois, la cloison du coqueron arrière peut être arrêtée au-dessous de ce pont, pourvu que le degré de sécurité du navire en ce qui concerne le compartimentage ne soit pas diminué de ce fait.
3. Dans tous les cas, les tubes de sortie d'arbres arrière doivent être enfermés dans des espaces étanches. Le presse-étoupe arrière doit être placé à l'intérieur d'un tunnel étanche ou dans un autre espace d'un volume assez réduit pour qu'il puisse être rempli par une fuite du presse-étoupe sans que la ligne de surimmersion soit immergée.

#### Règle VII.

##### *Détermination, marquage et inscription des lignes de charge et de compartimentage.*

1. Les lignes de charge de compartimentage déterminées et tracées conformément aux prescriptions de l'article 5 de la convention doivent être mentionnées sur le certificat de sécurité en désignant par la notation C. 1, celle qui se rapporte au cas où le navire est employé principalement au service des passagers, et par les notations C. 2, C. 3, etc., celles qui se rapportent aux autres cas d'utilisation de navire.

2. The freeboard corresponding to each of these loadlines inserted in the Safety Certificate shall be measured at the same position and from the same deck line as the freedboards determined by recognised national Freeboard Regulations.

3. In no case shall any subdivision loadline mark be placed above the deepest loadline in salt water as determined by the strength of the ship and/or recognised national Freeboard Regulations.

4. Whatever may be the position of the subdivision loadline marks, a ship shall in no case be loaded so as to submerge the loadline mark appropriate to the season and locality as determined by the recognised national Freeboard Regulations.

#### Regulation VIII.

##### *Construction and Initial Testing of Watertight Bulkheads, etc.*

1. Watertight subdivision bulkheads, whether transverse or longitudinal, shall be constructed in such a manner that they shall be capable of supporting with a proper margin of resistance, the pressure due to a head of water up to the margin line in way of each bulkhead. The construction of these bulkheads shall be to the satisfaction of the Administration.

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

Where frames or beams pass through a watertight deck or bulkhead, such deck or bulkhead shall be made structurally watertight without the use of wood or cement.

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

4. The forepeak shall be tested with water to a head up to the deepest subdivision loadline.

5. Double bottoms, including duct keels, and inner skins are to be subjected to a head of water up to the margin line.

6. Tanks which are intended to hold liquids, and which form part of the subdivision of the ship, shall be tested for tightness with water to a head up to the deepest subdivision loadline or to a head corresponding to two-thirds of the depth from the top of keel to the margin line in way of the tanks, whichever is the greater ; provided that in no case shall the test head be less than 3 feet (.92 metre) above the top of the tank.

#### Regulation IX.

##### *Openings in Watertight Bulkheads.*

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

2. (a) Where pipes, scuppers, electric-light cables, etc., are carried through watertight subdivision bulkheads, arrangements shall be made to ensure the integrity of the watertightness of the bulkheads.

(b) Sluice valves shall not be permitted in the watertight subdivision bulkheads.

3. (a) No doors, manholes, or access openings are permitted :

(i) In the collision bulkhead below the margin line ;

(ii) In watertight transverse bulkheads dividing a cargo space from an adjoining cargo space or from a permanent or reserve bunker, except as provided in paragraph 7.

(b) The collision bulkhead may be pierced below the margin line by not more than one pipe for dealing with fluid in the fore peak tank, provided that the pipe is fitted with a screwdown valve capable

2. Le franc-bord correspondant à chacune de ces lignes de charge, inscrit au certificat de sécurité doit être mesuré au même emplacement et à partir de la même ligne de pont que les francs-bords déterminés conformément aux règles nationales de franc-bord reconnues.

3. Dans 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 la solidité du navire et ou par les tables nationales de franc-bord reconnues.

4. Quelle que soit la position des marques de lignes de charge de compartimentage, un navire ne doit jamais être chargé de façon à immerger la ligne de charge correspondant à la saison et à la région du globe, tracée conformément aux règles nationales de franc-bord reconnues.

#### Règle VIII.

##### *Construction et épreuves initiales des cloisons étanches, doubles-fonds, etc.*

1. Les cloisons étanches de compartimentage, qu'elles soient transversales ou longitudinales, doivent être construites de manière à pouvoir supporter, avec une marge de résistance convenable, la pression due à une colonne d'eau s'élevant jusqu'à la ligne de surimmersion par le travers de chacune d'elles. La construction de ces cloisons doit donner satisfaction à l'administration.

2. Les baïonnettes et niches pratiquées dans les cloisons doivent être étanches et présenter la même résistance que les parties avoisinantes de la cloison.

Quand des membrures ou des barrots traversent un pont étanche ou une cloison étanche, ce pont et cette cloison doivent être rendus étanches par leur construction même, sans l'emploi de bois ou de ciment.

3. L'essai par remplissage des compartiments principaux n'est pas obligatoire. Un examen complet des cloisons doit être fait par un inspecteur agréé ; cet examen doit être complété dans tous les cas par un essai à la lance.

4. Le coqueron avant doit être soumis à un essai par remplissage, le niveau de l'eau s'élevant jusqu'à la ligne de charge maximum de compartimentage.

5. Les doubles-fonds y compris les quilles tubulaires et les parois internes des doubles coques doivent être essayés sous une charge d'eau montant jusqu'à la ligne de surimmersion.

6. Les citernes qui doivent contenir des liquides et qui forment une partie du compartimentage du navire doivent être éprouvées pour vérification de l'étanchéité sous une charge d'eau correspondant soit à la ligne de charge maximum de compartimentage, soit aux deux tiers du creux mesuré depuis le dessus de la quille jusqu'à la ligne de surimmersion, par le travers de la citerne en prenant la plus grande de ces charges, toutefois la hauteur de charge au-dessus du plafond ne doit être en aucun cas inférieure à 0,92 m. (3 pieds).

#### Règle IX.

##### *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 des 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 7 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 avant, pourvu que ce tuyau soit muni

of being operated from above the bulkhead deck, the valve chest being secured inside the fore peak to the collision bulkhead.

4. (a) Watertight doors fitted in bulkheads between permanent and reserve bunkers, shall be always accessible, except as provided in sub-paragraph 9 (b) for between deck bunker doors.

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

5. Within the machinery space and apart from bunker and shaft tunnel doors, not more than one door may be fitted in each main transverse bulkhead for intercommunication. These doors shall be located so as to have the sills as high as practicable.

6. (a) The only types of watertight doors permissible are hinged doors, sliding doors, and doors of other equivalent patterns, excluding plate doors secured only by bolts.

(b) A hinged door shall be fitted with catches workable from each side of the bulkhead.

(c) A sliding door may have a horizontal or vertical motion. If required to be hand operated only, the gearing shall be capable of being worked at the door itself and also at an accessible position above the bulkhead deck.

(d) If a door is required to be closed by dropping or by the action of a dropping weight, it shall be fitted with a suitable arrangement to regulate the closing movement, and the gearing shall be so arranged that the door can be released both at the door itself and at an accessible position above the bulkhead deck. Hand gear shall also be provided, so arranged as to operate at the door itself and above the bulkhead deck, and also, so that after being disengaged for dropping, it can be quickly re-engaged from either the upper or the lower position.

(e) If a door is required to be power operated from a central control, the gearing shall be so arranged that the door can be operated by power also at the door itself. The arrangement shall be such that the door will close automatically if opened by the local control after being closed from the central control, and also such that any door can be kept closed by local arrangements, which will prevent that door from being opened from the central control. Such power operated doors shall be provided with hand gear, workable both at the door itself and from an accessible position above the bulkhead deck.

(f) In all classes of doors indicators shall be fitted at all operating stations other than at the door itself, showing whether the door is opened or closed.

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

(b) Hinged watertight doors of satisfactory construction may be fitted in bulkheads dividing cargo between deck spaces, in levels in which side cargo doors would be permitted under the provisions of Regulation X (II). These doors shall be closed before the voyage commences and shall be kept closed during the voyage, and the time of opening such doors in port and of closing them before the ship leaves port shall be entered in the official log book. Where it is proposed to fit such doors, the number and arrangements shall receive the special consideration of the Administration, and a statement shall be required from the owners certifying as to the absolute necessity of such doors.

8. All other watertight doors shall be sliding doors.

9. (a) When any watertight doors which may be sometimes opened at sea, excluding those at the entrances of tunnels, are fitted in the main transverse watertight bulkheads at such a height that their sills are below the deepest subdivision loadline, the following rules shall apply :

I. When the number of such doors exceeds 5 all the watertight sliding doors shall be power operated and shall be capable of being simultaneously closed from a station situated on the bridge, simultaneous closing of these doors being preceded by a warning sound signal.

II. When the number of such doors does not exceed 5 :

(i) If the criterion numeral does not exceed 30, all the watertight sliding doors may be operated by hand only ;



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 avant.

4. a) Les portes étanches dans les cloisons séparant les soutes permanentes des soutes de réserve doivent être toujours accessibles, sauf toutefois l'exception prévue à l'alinéa 9 b) pour les portes des soutes d'entrepont.

b) 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.

5. 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 hauts que possible.

6. 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'ouverture, permettant de vérifier de tous les postes de commande, autres que sur place, si la porte est ouverte ou fermée.

7. a) Des portes étanches à charnières peuvent être admises dans les parties du navire affectées aux passagers et à l'équipage, ainsi que dans les locaux de service, à condition qu'elles soient établies au-dessus d'un pont dont la surface inférieure à son point le plus bas en abord, se trouve au moins à 2.13 mètres (7 pieds) au-dessus de la ligne de charge maximum de compartimentage ; ces portes ne sont pas autorisées dans ces parties et locaux du navire au-dessous d'un tel pont.

b) 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 X (11). 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.

8. Toutes les autres portes étanches doivent être à glissières.

9. a) Lorsqu'il existe des portes étanches devant être à certains moments ouvertes à la mer, exception faite de celles des entrées des tunnels et que ces portes sont placées dans les cloisons étanches transversales principales, de façon que leur seuil soit au-dessous de la ligne de charge maximum de compartimentage, les règles suivantes sont appliquées :

I. Si le nombre de ces portes excède 5, toutes les portes étanches à glissières doivent être manœuvrées au moyen d'une source d'énergie et pouvoir être fermées simultanément d'un poste de manœuvre situé sur la passerelle, la fermeture simultanée de ces portes étant précédée d'un signal sonore.

II. Si le nombre de ces portes n'excède pas 5 :

(i) Si le critérium n'excède pas 30, toutes les portes étanches à glissières peuvent être manœuvrées à la main seulement ;

(ii) If the criterion numeral exceeds 30, but does not exceed 60, all the watertight sliding doors may be either dropping doors fitted with releasing and hand gear operated at the door and from above the bulkhead deck or doors operated by power.

(iii) If the criterion numeral exceeds 60, all the watertight sliding doors shall be operated by power.

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

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

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

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

12. Where trunkways or tunnels for access from crew's accommodation to the stokehold, for piping, or for any other purpose are carried through main transverse watertight bulkheads, they shall be watertight and in accordance with the requirements of Regulation XII. The access to at least one end of each such tunnel or trunkway, if used as a passage at sea, shall be through a trunk extending watertight to a height sufficient to permit access above the margin line. The access to the other end of the trunkway or tunnel may be through a watertight door of the type required by its location in the ship. Such trunkways or tunnels shall not extend through the first subdivision bulkhead abaft the collision bulkhead.

Where it is proposed to fit tunnels or trunkways for forced draft, piercing main transverse watertight bulkheads, these shall receive the special consideration of the Administration.

#### Regulation X.

##### *Openings in Ship's Sides below the Margin Line.*

1. The arrangement and efficiency of the means for closing any opening in the ship's sides shall be consistent with its intended purpose and the position in which it is fitted and generally to the satisfaction of the Administration.

2. (a) If in a between decks, the sills of any sidescuttles are below a line drawn parallel to the bulkhead deck at side and having its lowest point  $2\frac{1}{2}$  of the breadth of the ship above the deepest subdivision loadline, all sidescuttles in that between deck shall be of a non-opening type.

(b) If in a between decks, the sills of any sidescuttles other than those required to be of a non-opening type by sub-paragraph (a) are below a line drawn parallel to the bulkhead deck at side and having its lowest point at a height of 12 feet (3.66 metres) plus  $2\frac{1}{2}$  of the breadth of the ship above the deepest subdivision loadline, all sidescuttles in that between decks shall be of such construction as will effectively prevent any person opening them without the consent of the master of the ship.

(c) Other sidescuttles may be of any ordinary opening type.

(d) If in a between decks, the sills of any of the sidescuttles referred to in sub-paragraph (b) are below a line drawn parallel to the bulkhead deck at side and having its lowest point  $4\frac{1}{2}$  feet (1.37 metres), plus  $2\frac{1}{2}$  of the breadth of the ship above the loadline at which the ship is floating on her departure from any port, all the sidescuttles in that between decks shall be closed watertight and locked before the ship leaves port and they shall not be opened during navigation.

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

(ii) Si le critérium excède 30, sans dépasser 60, toutes les portes étanches à glissières peuvent être soit des portes se fermant par gravité munies d'un déclic et d'une manœuvre à bras pouvant être actionnées aussi bien sur place que d'un point au-dessus du pont de cloisonnement, soit des portes manœuvrées au moyen d'une source d'énergie ;

(iii) Si le critérium numérique excède 60, toutes les portes étanches à glissières doivent être manœuvrées au moyen d'une source d'énergie.

b) S'il existe, entre des soutes à charbon dans les entreponts au-dessous du pont de cloisonnement des portes étanches qui doivent, à la mer, être occasionnellement ouvertes pour la manipulation du charbon, l'emploi d'une source d'énergie est exigé pour la manœuvre de ces portes. L'ouverture et la fermeture doivent être mentionnées au journal de bord.

c) L'emploi d'une source d'énergie est également exigé pour la manœuvre des portes établies au passage des conduits des cales frigorifiques, si ces conduits traversent plus d'une cloison transversale principale étanche, et si les seuils de ces portes sont situés à moins de 2, 13 mètres (7 pieds) au-dessus de la ligne de charge maximum de compartimentage.

10. 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.

11. 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.

12. Si les 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. 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.

#### Règle X.

##### *Ouverture dans la muraille extérieure au-dessous 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, dans un entrepont, 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 ½ % de la largeur du navire au-dessus de la ligne de charge maximum de compartimentage, tous les hublots de cet entrepont doivent être des hublots fixes.

b) Si, dans un entrepont, le bord inférieur de l'ouverture d'un hublot quelconque autre que ceux qui doivent être fixes, aux termes de l'alinéa a) ci-dessus, est au-dessous d'une ligne tracée parallèlement au livet du pont de cloisonnement et ayant son point le plus bas à 3 m. 66 (12 pieds) plus 2 ½ % de la largeur du navire, au-dessus de la ligne de charge maximum de compartimentage, tous les hublots de cet entrepont seront construits de telle sorte que personne ne puisse les ouvrir sans l'autorisation du capitaine du navire.

c) Tous les autres hublots peuvent être du type ouvrant ordinaire.

d) Si, dans un entrepont, le bord inférieur de l'ouverture d'un hublot quelconque des hublots visés à l'alinéa b) ci-dessus, est au-dessous d'une ligne tracée parallèlement au livet du pont de cloisonnement et ayant son point le plus bas à 1 m. 37 (4 ½ pieds) plus 2 ½ % de la largeur du navire au-dessus de la flottaison du navire, à son départ du port, tous les hublots de cet entrepont sont fermés d'une façon étanche et à clef avant que le navire ne sorte du port, et ne doivent pas être ouverts en cours de navigation.

Les heures d'ouverture de ces hublots dans le port et de leur fermeture à clef avant le départ seront inscrites au journal de bord réglementaire.

The Administration may indicate the limiting mean draught at which these sidescuttles will have their sills above the line defined in this paragraph and at which it will be permissible to open them at sea on the responsibility of the master. In tropical waters in fair weather this limiting draught may be increased by 1 foot (.305 metres).

3. Efficient hinged inside deadlights arranged so that they can be easily and effectively closed and secured watertight shall be fitted to all sidescuttles :

- (a) Which are required to be of a non-opening type.
- (b) Which are to be fitted within one-eighth of the ship's length of the forward perpendicular ;
- (c) Which are to be fitted in position defined in subparagraph 2 (b) ;
- (d) Which will not be accessible during navigation ;
- (e) Which are to be fitted in spaces intended for the accommodation of sailors and firemen ;
- (f) Which are to be fitted in spaces intended for the accommodation of steerage passengers.

4. Sidescuttles fitted below the bulkhead deck, other than those referred to in the preceding paragraph, shall be fitted with efficient inside deadlights which may be portable and stowed adjacent to the sidescuttles.

5. Sidescuttles and their deadlights, which will not be accessible during navigation, shall be closed and secured before the ship proceeds to sea.

6. No sidescuttles shall be fitted in any spaces which are appropriated exclusively to the carriage of cargo or coal.

7. Automatic ventilating sidescuttles shall not be fitted in the ship's sides below the margin line without the special sanction of the Administration.

8. All machinery and other inlets and discharges in the ship's sides shall be arranged so as to prevent the accidental admission of water into the ship.

9. The number of scuppers, sanitary discharges and other similar openings in the ship's sides shall be reduced to the minimum either by making each discharge serve for as many as possible of the sanitary and other pipes, or in any other satisfactory manner.

10. Discharges led through the ship's sides from spaces below the margin line shall be fitted with efficient and accessible means for preventing water from passing inboard. It is permissible to have for each separate discharge either one automatic non-return valve fitted with a positive means of closing it from above the bulkhead deck, or, alternatively, two automatic non-return valves without such means, the upper of which valves is so situated above the deepest subdivision loadline as to be always accessible for examination under service conditions.

Where a positive action valve is fitted, the operating position above the bulkhead deck shall always be readily accessible and means shall be provided for indicating whether the valve is open or closed.

11. Gangway, cargo and coaling ports fitted below the margin line shall be of sufficient strength. They shall be effectively closed and secured watertight before the ship leaves port, and shall be kept closed during navigation.

Cargo and coaling ports which are to be fitted partly or entirely below the deepest subdivision loadline shall receive the special consideration of the Administration.

12. The inboard opening of each ash-shoot, rubbish-shoot, etc., shall be fitted with an efficient cover.

If the inboard opening is situated below the margin line, the cover shall be watertight, and in addition an automatic non-return valve shall be fitted in the shoot in an easily accessible position above the deepest subdivision loadline. When the shoot is not in use both the cover and the valve shall be kept closed and secured.

#### Regulation XI.

##### *Construction and Initial Tests of Watertight Doors, Sidescuttles, etc.*

1. The design, materials and construction of all watertight doors, sidescuttles, gangway cargo and coaling ports, valves, pipes, ash-shoots and rubbish-shoots referred to in these Regulations shall be to the satisfaction of the Administration.

L'administration peut préciser le tirant d'eau milieu maximum auquel les hublots en question ont le bord inférieur de leur ouverture au-dessus de la ligne définie dans le présent paragraphe et auquel, par suite, il sera permis de les ouvrir à la mer sous la responsabilité du capitaine. Dans les mers tropicales, par beau temps, ce tirant d'eau peut être augmenté de 305 millimètres (1 pied).

3. Des tapes à charnières, d'un modèle efficace et disposées de manière à pouvoir être réellement fermées et rendues étanches, doivent être installées sur tous 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 avant ;
- c) Qui occupent les positions définies à l'alinéa 2 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 des chauffeurs ;
- f) Qui sont situés dans des espaces destinés au logement des passagers d'entrepont.

4. Les 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 automatique ne peut être établi dans la muraille du navire au-dessous de la ligne de surimmersion, sans une autorisation spéciale de l'administration.

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 des 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, pourvu d'un moyen de fermeture direct, 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 saletés, 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 XI.]

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

1. Le tracé, les matériaux utilisés et la construction des portes étanches, hublots, coupées, sabords à charbon, portes de chargement, soupapes, tuyaux, manches à escarbilles et à saletés visés dans le présent règlement doivent être à la satisfaction de l'administration.

2. Each watertight door shall be tested by water pressure to a head up to the margin line. The test shall be made before the ship is put in service, either before or after the door is fitted.

#### Regulation XII.

##### *Construction and Initial Tests of Watertight Decks, Trunks, etc.*

1. Watertight decks, trunks, tunnels, duct keels and ventilators shall be of the same strength as watertight bulkheads at corresponding levels. The means used for making them watertight, and the arrangements adopted for closing openings in them, shall be to the satisfaction of the Administration. Watertight ventilators and trunks shall be carried at least up to the margin line.

2. After completion a hose or flooding test shall be applied to watertight decks and a hose test to watertight trunks, tunnels and ventilators.

#### Regulation XIII.

##### *Periodical Operation and Inspection of Watertight Doors, etc.*

In all new and existing ships drills for the operating of watertight doors, sidescuttles, valves, and closing mechanisms of scuppers, ash-shoots and rubbish-shoots, shall take place weekly. In ships in which the voyage exceeds one week in duration a complete drill shall be held before leaving port and others thereafter at least once a week during the voyage provided that all watertight power doors and hinged doors, in main transverse bulkheads, in use at sea shall be operated daily.

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

#### Regulation XIV.

##### *Entries in the Official Log Book.*

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

A record of all drills and inspections required by Regulation XIII shall be entered in the official log book with an explicit record of any defects which may be disclosed.

#### Regulation XV.

##### *Double Bottoms.*

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

2. In ships 249 feet (76 metres) and under 330 feet (100 metres) in length a double bottom shall be fitted at least outside the machinery space, and shall extend to the fore and after peak bulkheads, or as near thereto as practicable.

2. Toute porte étanche doit être soumise à un essai à l'eau sous une pression correspondant à la hauteur d'eau jusqu'à la ligne de surimmersion. Cet essai doit être fait avant l'entrée en service du navire, soit avant, soit après mise en place de la porte à bord.

#### Règle XII.

##### *Construction et épreuves initiales des ponts étanches, tambours, etc.*

1. Lorsqu'ils sont étanches, les ponts, tambours, tunnels, quilles tubulaires, et conduits d'air doivent présenter une résistance égale à celle des parties correspondantes des cloisons étanches. Les procédés employés pour assurer l'étanchéité de ces éléments, ainsi que les dispositifs adoptés pour la fermeture des ouvertures, doivent être à la satisfaction de l'administration. Les conduits d'air et les tambours étanches doivent s'élever au moins jusqu'au niveau de la ligne de surimmersion.

2. Lorsqu'ils sont étanches, les ponts, tambours, tunnels et conduits d'air doivent être soumis à une épreuve d'étanchéité à la lance après leur construction ; l'essai peut être effectué en les couvrant d'eau.

#### Règle XIII.

##### *Manœuvres et inspections périodiques des portes étanches, etc.*

Sur tout navire neuf ou existant, il doit être procédé hebdomadairement, à des exercices de manœuvre des organes de fermeture étanche des portes, hublots, dalots, soupapes, manches à escarbilles et à saletés. Sur les navires effectuant des voyages dont la durée excède une semaine, un exercice complet doit avoir lieu avant l'appareillage, et d'autres ensuite pendant la navigation, à raison d'un au moins par semaine ; toutefois, les portes dont la manœuvre comporte l'emploi d'une source d'énergie et les portes à charnières des cloisons transversales principales doivent être manœuvrées quotidiennement, lorsqu'elles sont utilisées à la mer.

Les portes étanches, y compris les mécanismes et les indicateurs qui s'y rapportent, ainsi que les soupapes dont la fermeture est nécessaire pour assurer l'étanchéité d'un compartiment, doivent être périodiquement inspectées à la mer, à raison d'une fois au moins par semaine.

#### Règle XIV.

##### *Mentions au journal de bord réglementaire.*

Sur tout navire neuf ou existant, les portes à charnières, panneaux démontables, hublots, coupées, portes de chargement, sabords à charbon et autres ouvertures, qui doivent rester fermées pendant la navigation, en application des prescriptions précédentes, doivent être fermés avant l'appareillage. Mention doit être faite au journal de bord réglementaire des heures de fermeture de tous ces organes et des heures auxquelles auront été ouverts ceux dont le présent règlement permet l'ouverture.

Mention de tous les exercices et toutes les inspections prescrits par la règle XIII ci-dessus doit être faite au journal de bord réglementaire ; toute défectuosité constatée y est explicitement notée.

#### Règle XV.

##### *Doubles-fonds.*

1. Les navires dont la longueur est au moins égale à 61 mètres (200 pieds) et inférieure à 76 mètres (249 pieds) doivent être pourvus d'un double-fond s'étendant au moins depuis l'avant de la tranche des machines jusqu'à la cloison du coqueron avant ou aussi près que possible pratiquement de cette cloison.

2. Les navires dont la longueur est au moins égale à 76 mètres (249 pieds) et inférieure à 100 mètres (330 pieds) doivent être pourvus de doubles-fonds au moins en dehors de la tranche des machines. Ces doubles-fonds doivent s'étendre jusqu'aux cloisons des coquerons avant et arrière aussi près que possible pratiquement de ces cloisons.

3. In ships 330 feet (100 metres) in length and upwards a double bottom shall be fitted amidships, and shall extend to the fore and after peak bulkheads, or as near thereto as practicable.

4. Where a double bottom is required to be fitted the inner bottom shall be continued out to the ship's sides in such a manner as to protect the bottom to the turn of bilge.

Such protection will be deemed satisfactory if the line of intersection of the outer edge of the margin plate with the bilge plating is not lower at any part than a horizontal plane passing through the point of intersection with the frame line amidships of a transverse diagonal line inclined at 25 degrees to the base line and cutting it at a point one-half the ship's moulded breadth from the middle line.

5. Wells constructed in the double bottom in connection with the drainage arrangements shall not extend downwards more than necessary, nor shall they be less than 18 inches (457 millimetres) from the outer bottom or from the inner edge of the margin plate. A well extending to the outer bottom is, however, permitted at the after end of the shaft tunnel of screw ships.

#### Regulation XVI.

##### *Fire-resisting Bulkheads.*

Ships shall be fitted above the bulkhead deck with fire-resisting bulkheads which shall be continuous from side to side of the ship and arranged to the satisfaction of the Administration.

They shall be constructed of metal or other fire-resisting material, effective to prevent for one hour, under the conditions for which the bulkheads are to be fitted in the ship, the spread of fire generating a temperature of 1,500° F. (815° C.) at the bulkhead.

Steps and recesses and the means for closing all openings in these bulkheads shall be fire-resisting and flametight.

The mean distance between any two adjacent fire-resisting bulkheads in any superstructure shall in general not exceed 131 feet (40 metres).

#### Regulation XVII.

##### *Side and other Openings, etc., above the Margin Line.*

1. Sidescuttles, gangway, cargo and coaling ports, and other means for closing openings in the ship's sides above the margin line shall be of efficient design and construction and of sufficient strength having regard to the spaces in which they are fitted and their position relative to the deepest subdivision loadline.

2. The bulkhead deck or a deck above it shall be weathertight in the sense that in ordinary sea conditions water will not penetrate in a downward direction. All openings in the exposed weather deck shall have coamings of ample height and strength, and shall be provided with efficient means for expeditiously closing them weathertight.

3. Freeing ports and/or scuppers shall be fitted as necessary for rapidly clearing the weather deck of water under all weather conditions.

#### Regulation XVIII.

##### *Exits from Watertight Compartments.*

1. In passenger and crew spaces, practicable means of exit to the open deck shall be provided for the occupants from each watertight compartment.

2. Practicable means of escape for the crew shall be provided from each engine room, shaft tunnel, stokehold compartment, and other working spaces, independent of watertight doors.



3. Les navires dont la longueur est égale ou supérieure à 100 mètres (330 pieds) doivent être pourvus au milieu d'un double-fond s'étendant jusqu'aux cloisons des coquerons avant et arrière ou aussi près que possible pratiquement de ces cloisons.

4. Là où un double-fond est exigé, il doit se prolonger en abord vers la muraille de manière à protéger efficacement les bouchains.

Cette protection sera considérée comme satisfaisante si aucun point de la ligne d'intersection de l'arête extérieure de la tôle de côté avec le bordé extérieur ne vient au-dessous d'un plan horizontal passant par le point du tracé hors membres où le couple milieu est coupé par une diagonale inclinée à 25° sur l'horizontale et manée par le sommet inférieur externe du rectangle circonscrit à la maîtresse section.

5. Les puisards établis dans les doubles-fonds pour recevoir les aspirations des pompes ne doivent pas être plus profonds qu'il n'est nécessaire et, en tous les cas, ils ne doivent pas être à moins de 457 millimètres (18 pouces) 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 arrière des tunnels d'arbres des navires à hélice.

#### Règle XVI.

##### *Cloisons contre l'incendie.*

Les navires doivent avoir, au-dessus du pont de cloisonnement, des cloisons contre l'incendie s'étendant sans discontinuité d'un bord à l'autre et disposées à la satisfaction de l'administration.

Elles doivent être construites en métal ou toute autre substance résistant au feu, et efficaces pour empêcher pendant une 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 (1500° 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.

La distance moyenne de deux cloisons contre l'incendie adjacentes, dans une superstructure quelconque, doit être en général au plus égale à 40 mètres (131 pieds).

#### Règle XVII.

##### *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 à leur position par rapport à la ligne de charge maximum de compartimentage.

2. Le pont de cloisonnement ou un autre pont situé au-dessus doit être étanche en ce sens que dans des circonstances de mer ordinaires, il ne laisse pas l'eau pénétrer de haut en bas. Toutes les ouvertures pratiquées dans le pont exposé à la mer doivent être pourvues d'hiloires de hauteur et de résistance suffisantes et munies de moyens de fermeture efficaces permettant de les fermer rapidement et de les rendre étanches à la mer.

3. Des sabords de décharge à la mer et (ou) des dalots doivent être installés pour évacuer rapidement l'eau des ponts exposés à la mer en toutes circonstances de mer.

#### Règle XVIII.

##### *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 machine, tout tunnel d'arbre, toute chaufferie et tout autre local de service doit être pourvu d'une échappée praticable offrant au personnel un moyen de retraite qui n'exige pas la traversée de portes étanches.

## Regulation XIX.

*Pumping Arrangements.*

## Steamships.

1. Ships shall be provided with an efficient pumping plant capable of pumping from and draining any watertight compartment under all practicable conditions after a casualty whether the ship is upright or listed. For this purpose wing suction will generally be necessary except in narrow compartments at the ends of the ship. Where close ceiling is fitted over the bilges, arrangements shall be made whereby water in the compartment may find its way to the suction pipes. Efficient means shall be provided for draining water from insulated holds.

2. In addition to the ordinary bilge pump, worked by the main engines, or its equivalent engine room pump, two independent power bilge pumps shall be provided, except that in ships less than 300 feet (91.5 metres) in length, having a criterion numeral less than 30, either two efficient hand pumps of the crank type fitted one forward and one aft, or a portable power pump, may be substituted for one of the additional independent power bilge pumps.

Sanitary, ballast and general service pumps may be accepted as independent power bilge pumps if fitted with the necessary connections to the bilge pumping system.

3. Where two or more independent power pumps are required, the arrangement shall be such that at least one power pump will be available for use in all ordinary circumstances in which a vessel may be flooded at sea. One of the power pumps shall, therefore, be an emergency pump of a reliable submersible type. A source of power situated above the bulkhead deck shall be available for this pump in any case of emergency.

4. Where practicable, the power bilge pumps shall be placed in separate watertight compartments so arranged or situated that these compartments will not readily be flooded by the same damage. If the engines and boilers are in two or more watertight compartments, the pumps available for bilge service shall be distributed through these compartments as far as is possible.

5. With the exception of pumps which may be provided for peak compartments only, each bilge pump, whether operated by hand or by power, shall be arranged to draw water from any hold or machinery compartment in the ship.

6. Each independent power bilge pump shall be capable of giving a speed of water through the main bilge pipe of not less than 400 feet (122 metres) per minute, and it shall have a separate direct suction, to the compartment in which it is situated, of a diameter not less than that of the bilge main. The direct suction from each independent power bilge pump shall be arranged to pump from either side of the ship.

7. Main circulating pumps shall have direct suction connections, provided with non-return valves, to the lowest drainage level in the machinery space, and of a diameter at least two-thirds that of the main sea inlet. Where the fuel is, or may be, coal, and there is no watertight bulkhead between the engines and boilers, a direct discharge overboard shall be fitted from at least one circulating pump, or, alternatively, a bye-pass may be fitted to the circulating discharge.

8 (a) All pipes from the pumps which are required for draining, cargo or machinery spaces shall be entirely distinct from pipes which may be used for filling or emptying spaces where water or oil is carried.

(b) Lead pipes shall not be used under coal bunkers or oil fuel storage tanks, nor in boiler or machinery spaces, including motor rooms in which oil settling tanks or oil fuel pump units are situated.

9. The Administration shall make rules relating to the diameters of the bilge main and branch pipes which shall be proportioned respectively in relation to the size of the ship and the sizes of the compartments to be drained.

10. The arrangement of the bilge and ballast pumping system shall be such as to prevent the possibility of water passing from the sea and from water ballast spaces into the cargo and machinery spaces, or from one compartment to another. Special provision shall be made to prevent any deep tank having bilge and ballast connections being inadvertently run up from the sea when containing cargo, or pumped out through a bilge pipe when containing water ballast.

## Règle XIX.

*Moyens de pompage.*

Navires à vapeur.

1. Tout navire doit être pourvu d'une installation de pompage efficace permettant d'épuiser et d'assécher, dans la mesure pratiquement possible, à la suite d'une avarie, un compartiment étanche quelconque, que le navire soit droit ou incliné. A cet effet des aspirations latérales sont en général nécessaires, sauf dans les parties resserrées aux extrémités du navire. Lorsque le vaigrage aux bouchains est jointif, on doit ménager un accès de l'eau aux tuyaux d'aspiration. Des moyens efficaces doivent être prévus pour l'épuisement de l'eau des cales frigorifiques.

2. En plus de la pompe de cale ordinaire conduite par la machine principale ou de la pompe indépendante qui la remplace, il y aura deux pompes de cale indépendantes actionnées par une source d'énergie. Toutefois, dans les navires de moins de 91 m. 50 (300 pieds) de longueur ayant un critérium numérique inférieur à 30, une des pompes indépendantes peut être remplacée soit par deux pompes à bras efficaces, placées une à l'avant, l'autre à l'arrière, soit par une pompe transportable actionnée par une source d'énergie.

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

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

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

5. Chaque pompe de cale, à bras ou mécanique, à l'exception de celles qui sont prévues pour les coquers seulement, doit être disposée pour aspirer dans une cale quelconque ou un compartiment quelconque de la tranche des machines.

6. Chaque pompe de cale indépendante mécanique doit être capable d'imprimer à l'eau dans le collecteur principal d'aspiration une vitesse d'au moins 122 mètres (400 pieds) par minute, elle doit avoir une aspiration directe séparée dans le compartiment où elle est située et d'un diamètre au moins égal à celui de ce collecteur. Les aspirations directes de chaque pompe indépendante mécanique doivent être disposées pour aspirer de chaque bord du navire.

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

8. a) Le tuyautage desservant les pompes exigées pour l'épuisement des compartiments des machines ou des cales à marchandises doit être entièrement distinct du tuyautage employé pour le remplissage ou l'épuisement des compartiments à eau ou à combustible liquide.

b) L'emploi de tuyaux en plomb est interdit dans les soutes à charbon ou dans les soutes à combustible liquide, ou dans les chambres de machines ou de chaudières, y compris les chambres des moteurs renfermant des pompes à combustible liquide ou des caisses de décantation.

9. L'administration doit établir des règles pour le calcul du diamètre des collecteurs et branchements du tuyautage des cales en tenant compte des dimensions du navire et de celles des compartiments à épuiser.

10. La disposition du tuyautage des cales et du tuyautage des ballasts doit être telle que l'eau ne puisse passer de la mer ou des ballasts dans les compartiments des machines ou les cales à marchandises, ni d'un compartiment dans l'autre. On doit prendre en particulier des mesures pour éviter qu'une cale à eau ayant des aspirations sur le tuyautage de cale et sur celui des ballasts ne puisse, par inadvertance, être remplie d'eau de mer quand elle contient du lest liquide.

11. Provision shall be made to prevent the compartment served by any bilge suction pipe being flooded in the event of the pipe being severed or otherwise damaged, by collision or grounding, in any other compartment. For this purpose, where the pipe is at any part situated near the side of the ship or in a duct keel, there shall be fitted to the pipe in the compartment containing the open end either a non-return valve, or a screw-down valve which can be operated from a position above the bulkhead deck.

12. All distribution boxes, cocks and valves in connection with the bilge pumping arrangement shall be in positions which are accessible at all times under ordinary circumstances. They shall be so arranged that in the event of flooding the emergency bilge pump may be operative on any compartment. If there is only one system of pipes common to all the pumps, the necessary cocks or valves for controlling the bilge suction must be workable from above the bulkhead deck. If in addition to the main bilge pumping system an emergency bilge pumping system is provided, it shall be independent of the main system and so arranged that the emergency pump is capable of operating on any compartment under flooding conditions.

#### Motor Ships.

13. The bilge pumping arrangements in motor ships shall, so far as practicable, be equivalent to those required for steamships of similar size, except as regards main circulating pumps.

#### Regulation XX.

##### *Power for Going Astern.*

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

#### Regulation XXI.

##### *Auxiliary Steering Apparatus.*

Ships shall be provided with an auxiliary steering apparatus which, however, may be of less power than the main apparatus, and need not be worked by steam or other mechanical power, provided adequate arrangements for manual operation are practicable. A duplicate main steering power plant shall be considered as an auxiliary steering apparatus within the meaning of this Regulation.

#### Regulation XXII.

##### *Initial and Subsequent Surveys of Ships.*

1. Every new or existing ship shall be subjected to the surveys specified below :

- (a) A survey before the ship is put in service.
- (b) A periodical survey once every twelve months.
- (c) Additional surveys, as occasion arises.

2. The surveys referred to above shall be carried out as follows :

(a) *The survey before the ship is put in service* shall include a complete inspection of the hull, machinery and equipments, including the outside of the ship's bottom and the inside and outside of the boilers. This survey shall be such as to ensure that the arrangements, material, and scantlings of the hull, boilers, and their appurtenances, main and auxiliary machinery, life-saving appliances, and other equipments, fully comply with the requirements of the present Convention and of the detailed regulations promulgated as a result thereof by the Government of the country to which the ship belongs for ships of the service for which it is intended. The survey shall also be such as to ensure that the workmanship of all parts of the ship and its equipments is in all respects satisfactory.

11. Des mesures doivent être prises pour que, si un compartiment desservi par un tuyau d'aspiration de cale vient à être rempli, il ne se déverse dans un autre compartiment, dans le cas où le tuyau d'aspiration en question serait lui-même brisé ou avarié par collision ou échouage. Pour cela, si en un point de son tracé, le tuyau est situé près du bordé extérieur ou dans une quille tubulaire, on doit placer sur le tuyau dans le compartiment qui contient l'extrémité libre du tuyau soit un clapet de non-retour, soit une vanne à tige filetée qui puisse être manœuvrée d'un point au-dessus du pont de cloisonnement.

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

Navires à moteurs.

13. Le système de pompage à la cale des navires à moteurs doit, autant que cela est pratiquement possible, et à l'exception de ce qui est relatif aux pompes de circulation, être équivalent à celui que serait exigé pour un navire à vapeur de même dimension.

#### Règle XX.

##### *Marche arrière.*

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

#### Règle XXI.

##### *Appareil à gouverner auxiliaire.*

Les navires doivent être munis d'un appareil à gouverner auxiliaire, qui peut être d'une puissance inférieure à celle de l'appareil principal ; il n'est pas exigé que cet appareil auxiliaire soit actionné par la vapeur ou toute autre source d'énergie, pourvu que des dispositifs appropriés pour une commande à la main soient réalisables. Un moteur identique au moteur de la machine à gouverner principale sera considéré comme un appareil à gouverner auxiliaire dans le sens de la présente règle.

#### Règle XXII.

##### *Inspections initiales et subséquentes de navires.*

1. Tout navire neuf ou existant doit être soumis aux inspections spécifiées ci-après :

- a) Une inspection préalable à la mise en service ;
- b) Une inspection périodique tous les douze mois ;
- c) Des inspections supplémentaires occasionnelles.

2. Les inspections visées dans l'article précédent doivent s'effectuer dans les conditions suivantes:

a) *L'inspection préalable à la mise en service* comporte un examen complet de la coque, des appareils mécaniques et de l'armement, notamment une visite à sec de la carène ainsi qu'une visite extérieure et intérieure des chaudières. Cette inspection doit permettre de se rendre compte que le navire répond complètement, au point de vue des dispositions générales, des matériaux et échantillons de la coque, des chaudières et de leurs accessoires, des machines principales et auxiliaires, des engins de sauvetage et de l'armement, aux prescriptions de la présente convention ainsi qu'à celles des règlements de détail édictés pour l'application par le gouvernement de l'Etat dont il dépend, pour les navires affectés au service auquel le navire est destiné. L'inspection doit également permettre de se rendre compte que le navire et son armement sont d'une exécution satisfaisante à tous égards.

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

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

(3) The detailed regulations referred so in sub-paragraph 2 shall prescribe the requirements to be observed as to the initial and subsequent hydraulic tests to which the main and auxiliary boilers connections, steam-pipes, high-pressure receivers, and fuel tanks for oil motors are to be submitted, including the test pressure to be applied, and the intervals between two consecutive tests.

Main and auxiliary boilers, connections, tanks and receivers, also steam-piping of more than 3 inches (76 millimetres) internal diameter shall be satisfactorily tested by hydraulic pressure when new. Steam pipes of more than 3 inches (76 millimetres) internal diameter shall be tested by hydraulic pressure periodically.

#### Regulation XXIII.

##### *Maintenance of Conditions after Survey.*

After the survey of the ship as provided in Regulation XXII has been completed no change shall be made in the structural arrangements, machinery, equipments, etc., covered by the survey, without the sanction of the Administration.

#### LIFE SAVING APPLIANCES, ETC.

#### Regulation XXIV.

##### *Standard Types of Boats.*

The standard types of boats are classified as follows :

Class I. — Open boats with rigid sides having either (a) internal buoyancy only, or (b) internal and external buoyancy.

Class II. — (a) Open boats with internal and external buoyancy—upper parts of sides collapsible, and (b) decked boats with either fixed or collapsible watertight bulwarks.

No boat may be approved the buoyancy of which depends upon the previous adjustment of one of the principal parts of the hull, or which has not a cubic capacity of at least 3.5 cubic metres (equivalent to 125 cubic feet).

No boat may be approved the weight of which when fully laden with persons and equipment exceeds 20,300 kg. (equivalent to 20 tons).

b) *L'inspection périodique* comporte un examen d'ensemble de la coque, des chaudières, de la machinerie et de l'armement, notamment une visite à sec de la carène. Cette inspection doit permettre de se rendre compte que le navire est, au point de vue de la coque, des chaudières et accessoires, des machines principales et auxiliaires ainsi que des engins de sauvetage et de l'armement, dans un état satisfaisant et approprié au service auquel il est destiné, et qu'il répond, en outre, aux prescriptions de la présente convention et à celles des règlements de détail dictés pour l'application par le gouvernement de l'Etat dont relève le navire.

c) *Une inspection générale ou partielle*, suivant le cas, doit être faite chaque fois qu'il se produit un accident ou qu'il se révèle un défaut affectant soit la sécurité du navire, soit l'intégrité ou l'efficacité des engins de sauvetage ou des autres appareils. Il en est de même chaque fois que le navire a subi une réparation ou que des parties importantes en ont été renouvelées. L'inspection doit permettre de se rendre compte que les réparations nécessaires ou les renouvellements ont été effectués dans de bonnes conditions, que les matériaux utilisés, ainsi que les procédés d'exécution employés, donnent toute satisfaction, et que le navire répond à tous égards aux prescriptions de la présente convention et à celles des règlements de détail édictées pour l'application par le gouvernement dont relève le navire.

3. Les règlements de détail, visés au paragraphe 2 ci-dessus, fixent les règles à observer pour les essais hydrostatiques avant et après la mise en service applicables aux chaudières principales et auxiliaires, à leurs accessoires, aux tuyautages de vapeur, réservoirs à haute pression, réservoirs à combustible liquide pour moteurs à combustion interne. Ils doivent indiquer les pressions d'épreuve et l'intervalle entre deux essais consécutifs.

Les chaudières principales et auxiliaires, leurs accessoires, les réservoirs divers et les tuyautages de vapeur de plus de 76 millimètres (3 pouces) de diamètre intérieur doivent subir avec succès une épreuve hydraulique avant leur mise en service. Les tuyaux de vapeur de plus de 76 millimètres (3 pouces) de diamètre intérieur, subiront des épreuves hydrauliques périodiques.

#### Règle XXIII.

*Prescriptions concernant les modifications faites au navire dans l'intervalle des visites.*

Après achèvement de l'inspection du navire prévue à la règle XXII, aucune modification ne devra être apportée sans l'autorisation de l'administration aux dispositions de la coque, de l'appareil moteur, de l'armement, etc., soumis à la surveillance.

#### ENGINS DE SAUVETAGE, ETC.

#### Règle XXIV.

*Types réglementaires d'embarcations.*

Les types réglementaires d'embarcations sont classés comme suit :

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

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

Une embarcation ne peut être admise si sa flottabilité dépend de l'ajustement préalable d'une des principales parties de la coque, ou si sa capacité cubique est inférieure à 3 m<sup>3</sup> 500 (125 pieds cubes).

Une embarcation ne peut être admise si son poids, en pleine charge avec les personnes qu'elle peut recevoir et son armement dépasse 20.300 kg. (20 tonnes anglaises).

## Regulation XXV.

*Lifeboats of Class I.*

Lifeboats of Class I must have a mean sheer at least equal to 4 % of their length.

The air cases of lifeboats of Class I shall be so placed as to secure stability when fully laden under adverse weather conditions.

In boats certified to carry 100 or more persons the volume of the buoyancy shall be increased to the satisfaction of the Administration.

Lifeboats of Class I must also satisfy the following conditions :

(a) *Lifeboats with Internal Buoyancy only.*

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

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

(b) *Lifeboats with Internal and External Buoyancy.*

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

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

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

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

## Regulation XXVI.

*Boats of Class II.*

Boats of Class II must satisfy the following conditions :

(a) *Open Boats with Internal and External Buoyancy—Upper Part of Sides collapsible.*

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

	Cubic Decimetres	Cubic Feet
Air-cases . . . . .	43	1.5
External buoyancy (if of cork) . . . . .	6	0.2

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



## Règle XXV.

*Embarcations de sauvetage de la classe I.*

Les embarcations de sauvetage de la classe I doivent avoir une tonture moyenne au moins égale à 4 % de leur longueur.

Les caissons à air des embarcations de sauvetage de la classe I doivent être disposés de manière à assurer la stabilité de l'embarcation complètement chargée dans des circonstances de temps défavorables.

Dans les embarcations admises à porter 100 personnes ou plus, le volume des flotteurs doit être augmenté à la satisfaction de l'administration.

Les embarcations de sauvetage de la classe I doivent aussi satisfaire aux conditions suivantes :

a) *Embarcations de sauvetage avec flotteurs intérieurs seulement.*

La flottabilité d'une embarcation en bois de ce type doit être assurée par des caissons à air étanches ayant un volume total au moins égal au dixième de la capacité cubique de l'embarcation.

La flottabilité d'une embarcation métallique de ce type ne doit pas être inférieure à celle qui est exigée ci-dessus pour l'embarcation en bois de même capacité cubique ; le volume des caissons à air étanches doit être augmenté en conséquence.

b) *Embarcations de sauvetage avec flotteurs intérieurs et extérieurs.*

La flottabilité intérieure d'une embarcation en bois de ce type doit être assurée par des caissons à air étanches ayant un volume total au moins égal à 7 1/2 % de la capacité cubique de l'embarcation.

Les flotteurs extérieurs peuvent être constitués par du liège ou par toute autre matière au moins équivalente. Ne sont pas admis les flotteurs dont le remplissage est constitué par du jonc, du liège en copeaux ou en grains, ou par toute autre substance à l'état de déchets et sans cohésion propre, non plus que les flotteurs nécessitant une insufflation d'air.

Lorsque les flotteurs sont en liège, leur volume, pour une embarcation en bois, ne doit pas être inférieur aux trente-trois millièmes de la capacité cubique de l'embarcation ; s'ils sont en une autre matière que le liège, leur volume et leur installation doivent être tels que la flottabilité et la stabilité de l'embarcation ne soient pas inférieures à celles d'une embarcation similaire pourvue de flotteurs en liège.

La flottabilité d'une embarcation métallique ne doit pas être inférieure à celle qui est exigée ci-dessus pour une embarcation en bois de même capacité cubique ; le volume des caissons et celui des flotteurs extérieurs doivent être augmentés en conséquence.

## Règle XXVI.

*Embarcation de la classe II.*

Les embarcations de la classe II doivent satisfaire aux conditions suivantes :

a) *Embarcations ouvertes ayant la partie supérieure du bordé repliable, avec des flotteurs intérieurs et extérieurs.*

Une embarcation de ce type doit comporter à la fois des caissons à air étanches et des flotteurs extérieurs. Leur volume total, pour chacune des personnes que l'embarcation est apte à recevoir, doit avoir au moins les valeurs suivantes :

	Décimètres cubes	Pieds cubes anglais
Caissons étanches . . . . .	43	1,5
Flotteurs extérieurs (s'ils sont en liège) . .	6	0,2

Les flotteurs extérieurs peuvent être constitués par du liège ou par toute autre matière au moins équivalente. Ne sont pas admis les flotteurs dont le remplissage est constitué par du jonc, du liège en copeaux ou en grains, ou par toute autre substance à l'état de déchets et sans cohésion propre, non plus que les flotteurs nécessitant une insufflation d'air.

If of any material other than cork, its volume and distribution shall be such that the buoyancy and stability of the boat are not less than that of a similar boat provided with buoyancy of cork.

A metal boat of this type shall be provided with internal and external buoyancy to ensure that the buoyancy of the boat shall be at least equal to that of a wooden boat.

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

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

Length of Lifeboat		Minimum Freeboard	
Metres	Equivalent in Feet to—	Millimetres	Equivalent in Inches to—
7.90	26	200	8
8.50	28	225	9
9.15	30	250	10

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

The collapsible sides must be watertight.

(b) *Decked Boats with either Fixed or Collapsible Watertight Bulwarks.*

(i) *Decked Boats having a Well Deck.* — The area of the well deck of a boat of this type shall be at least 30 % of the total deck area. The height of the well deck above the waterline at all points shall be at least equal to one half per cent of the length of the boat, this height being increased to one-and-a-half per cent of the length of the boat at the ends of the well.

The freeboard of a boat of this type shall be such as to provide for a reserve buoyancy of at least 35 %.

(ii) *Decked Boats having a Flush Deck.* — The minimum freeboard of boats of this type is independent of their lengths and depends only upon their depths. The depth of the boat is to be measured vertically from the underside of the garboard strake to the top of the deck at the side amidships and the freeboard is to be measured from the top of the deck at the side amidships to the water-level when the boat is loaded.

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

Depth of Lifeboat		Minimum Freeboard	
Millimetres	Equivalent in Inches to—	Millimetres	Equivalent in Inches to—
310	12	70	2 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>
460	18	95	3 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>
610	24	130	5 <sup>1</sup> / <sub>8</sub>
760	30	165	6 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>

For intermediate depths the freeboard is obtained by interpolation.

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

(iii) All decked lifeboats shall be fitted with efficient means for clearing the deck of water.

## Regulation XXVII.

### *Motor Boats.*

A motor boat carried as part of the lifesaving appliances of a vessel, whether required by Regulation XXXVI (2) or not, shall comply with the following conditions :

(a) It shall comply with the requirements for a lifeboat of Class I, and proper appliances shall be provided for putting it into the water speedily.

Lorsque les flotteurs ne sont pas en liège, leur volume et leur installation doivent être tels que la flottabilité et la stabilité de l'embarcation ne soient pas inférieures à celles d'une embarcation similaire pourvue de flotteurs en liège.

Une embarcation métallique de ce type doit être munie de flotteurs intérieurs et extérieurs qui lui assurent une flottabilité au moins égale à celle d'une embarcation en bois.

Le franc-bord minimum des embarcations de ce type doit être fixé suivant leur longueur ; il se mesure à mi-longueur de l'embarcation, et verticalement sur les flancs, depuis le sommet de la partie fixe ceux-ci jusqu'à la flottaison en charge.

Le franc-bord en eau douce ne doit pas être inférieur aux valeurs ci-après :

Longueur de l'embarcation de sauvetage		Franc-bord minimum	
Mètres	Pieds anglais	Millimètres	Pouces anglais
7,90	26	200	8
8,50	28	225	9
9,15	30	250	10

Le franc-bord des embarcations de longueur intermédiaire s'obtient par interpolation.

Les fargues repliables doivent être étranches.

b) *Embarcations pontées avec fargues étanches fixes ou repliables.*

i) *Embarcations pontées avec pont surélevé en abord.* — La partie non surélevée du pont d'une embarcation de ce type doit présenter une surface non inférieure à 30 % de la surface totale du pont. Cette partie non surélevée doit être, au-dessus de la flottaison en charge, d'une hauteur au moins égale en tous points à un demi pour cent de la longueur de l'embarcation ; cette limite est portée à un et demi pour cent aux extrémités de cette partie.

Le franc-bord d'une embarcation de ce type doit être tel qu'il lui assure une réserve de flottabilité au moins égale à 35 %.

ii) *Embarcations pontées à pont non surélevé.* — Le franc-bord minimum des embarcations de ce type est indépendant de leur longueur et est uniquement fixé d'après leur creux. Les mesures sont prises à mi-longueur de l'embarcation et, verticalement, depuis le sommet du pont en abord jusqu'au-dessous du galbord pour le creux et jusqu'à la flottaison en charge pour le franc-bord.

Le franc-bord en eau douce ne doit pas être inférieur aux valeurs ci-après, qui sont applicables sans correction aux embarcations dont la tonture moyenne est égale aux trois centièmes de leur longueur :

Creux de l'embarcation de sauvetage		Franc-bord minimum	
Millimètres	Pouces anglais	Millimètres	Pouces anglais
310	12	70	2 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>
460	18	95	3 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>
610	24	130	5 <sup>1</sup> / <sub>8</sub>
760	30	165	6 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>

Le franc-bord des embarcations de creux intermédiaire s'obtient par interpolation.

Si la tonture est moindre que la tonture normale définie précédemment, le franc-bord minimum s'obtient en ajoutant aux nombres du tableau la septième partie de la différence entre la tonture normale et la moyenne des tontures réelles à l'étrave et à l'étambot ; aucune réduction du franc-bord n'est accordée pour une tonture supérieure à la tonture normale ni pour le bouge du pont.

iii) Toutes les embarcations de sauvetage pontées doivent être pourvues de dispositifs efficaces pour assurer l'évacuation de l'eau du pont.

Règle XXVII.

*Embarcations à moteur.*

Pour qu'une embarcation à moteur puisse être admise comme faisant partie des engins de sauvetage d'un navire, que ce soit à titre obligatoire en vertu de la règle XXXVI, (2) ou non, elle doit remplir les conditions ci-après :

a) Elle doit satisfaire aux prescriptions formulées par une embarcation de sauvetage de la classe I et des dispositifs convenables doivent être prévus pour la mettre à l'eau rapidement.

(b) It shall be adequately provided with fuel, and kept so as to be at all times ready for use.

(c) The motor and its accessories shall be suitably enclosed to ensure operation under adverse weather conditions, and provision shall be made for going astern.

(d) The speed shall be at least six knots when fully loaded in smooth water.

The volume of the internal buoyancy and, where fitted, the external buoyancy shall be increased in sufficient proportion to compensate for the difference between the weight of the motor, the searchlight, and the wireless telegraph installation and their accessories, and the weight of the additional persons which the boat could accommodate if the motor, the searchlight and the wireless telegraph installation and their accessories were removed.

#### Regulation XXVIII.

##### *Life Rafts.*

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

- (a) It shall be of approved material and construction ;
- (b) It shall be effective and stable when floating either way up ;
- (c) It shall be fitted with fixed or collapsible bulwarks of wood, canvas or other suitable material on both sides ;
- (d) It shall have a line securely becketed round the outside ;

(e) It shall be of such strength that it can be launched or thrown from the vessel's deck without being damaged, and if to be thrown it shall be of such size and weight that it can be easily handled ;

(f) It shall have not less than 85 cubic decimetres (equivalent to three cubic feet) of air-cases or equivalent buoyancy for each person to be carried thereon ;

(g) It shall have a deck area of not less than 3,720 square centimetres (equivalent to four square feet) for each person to be carried thereon, and it shall effectively support the occupants out of the water ;

(h) The air-cases or equivalent buoyancy shall be placed as near as possible to the sides of the life raft, and such buoyancy shall not be by any means dependent on inflation by air.

#### Regulation XXIX.

##### *Buoyant Apparatus.*

Buoyant apparatus, whether buoyant deck seats, buoyant deck chairs or other buoyant apparatus, shall be deemed sufficient, so far as buoyancy is concerned, for a person or number of persons to be ascertained by dividing the number of kilogrammes of iron which it is capable of supporting in fresh water by 14.5 (equivalent to the number of pounds divided by 32), and if the apparatus depends for its buoyancy on air it shall not require to be inflated before use in an emergency.

The number of persons for whom the apparatus is deemed suitable shall be determined by the least of the numbers ascertained either as above or by the number of 30.5 centimetres (equivalent to one foot) in the perimeter.

Such approved buoyant apparatus shall comply with the following conditions :

- (1) It shall be constructed with proper workmanship and materials.
- (2) It shall be effective and stable when floating either way up.
- (3) It shall be of such size, strength and weight that it can be handled without mechanical appliances and, if necessary, thrown without damage from the vessel's deck on which it is stowed.
- (4) The air-cases or equivalent buoyancy shall be placed as near as possible to the sides of the apparatus.
- (5) It shall have a line securely becketed round the outside of the apparatus.

b) Elle doit contenir un approvisionnement suffisant de combustible et être tenue constamment en état de marche.

c) Le moteur et ses accessoires doivent être enfermés convenablement pour en assurer le fonctionnement dans des conditions de temps défavorables, et on devra pouvoir faire marche arrière dans les mêmes conditions.

d) La vitesse doit être d'au moins six nœuds en pleine charge et en eau calme.

Le volume des flotteurs intérieurs et, le cas échéant, des flotteurs extérieurs, doit être augmenté dans une mesure convenable pour tenir compte de la différence entre le poids du moteur, du projecteur, de l'installation radiotélégraphique et de leurs accessoires et le poids des personnes supplémentaires que l'embarcation pourrait recevoir si le volume occupé par le moteur, le projecteur, l'installation radiotélégraphique et leurs accessoires était rendu disponible.

#### Règle XXVIII.

##### *Radeaux de sauvetage.*

Un type de radeau de sauvetage ne peut être approuvé s'il ne satisfait aux conditions suivantes :

a) Il doit être de matière et de construction approuvées.

b) Il doit être utilisable et stable, quelle que soit la face sur laquelle il flotte.

c) Il doit être pourvu sur les deux faces de fargues fixes ou repliables en bois, en toile ou en toute autre matière convenable.

d) Il doit avoir une filière en guirlande solidement attachée tout autour des pièces extérieures.

e) Il doit avoir résistance suffisante pour pouvoir être lancé ou jeté sans avaries du pont du navire et, s'il est disposé pour être jeté, il doit être de dimensions et de poids tels qu'on puisse le manœuvrer facilement.

f) Il ne doit pas avoir moins de 85 décimètres cubes (trois pieds cubes) de caissons à air ou de flotteurs équivalents, pour chaque personne qu'il peut porter.

g) Il doit avoir une surface de pont d'au moins 3720 centimètres carrés (quatre pieds carrés) pour chaque personne qu'il peut porter et les personnes qu'il porte doivent être effectivement hors de l'eau.

h) Les caissons à air ou les flotteurs équivalents doivent être disposés le plus possible en abord ; aucun flotteur ne peut d'ailleurs être admis qui nécessiterait une insufflation d'air.

#### Règle XXIX.

##### *Engins flottants.*

Un engin flottant, que ce soit un banc de pont flottant, une chaise de pont flottante ou tout autre engin flottant, doit être considéré, pour ce qui concerne la flottabilité, comme correspondant au nombre de personnes obtenu en divisant le nombre de kilogrammes de fer qu'il peut supporter en eau douce par 14,5 (équivalant au poids en livres divisé par 32). Si l'air est employé pour obtenir la flottabilité de l'appareil, il ne doit pas être nécessaire de procéder à une insufflation avant d'utiliser cet engin en cas d'urgence.

Le nombre de personnes pour lequel l'engin est considéré comme utilisable est le plus petit des deux nombres obtenus soit par la flottabilité comme il est dit ci-dessus, soit en divisant le périmètre, exprimé en centimètres par 30,5 (1 pied).

Chacun des engins flottants approuvés doit réaliser les conditions suivantes :

1° Il doit être de matière et de construction approuvées ;

2° Il doit être utilisable et stable, quelle que soit la face sur laquelle il flotte ;

3° Il doit avoir des dimensions, une résistance et un poids tels qu'il puisse être manœuvré sans l'aide d'appareils mécaniques et, si cela est nécessaire, jeté à la mer sans avarie, depuis le pont du navire où il est placé ;

4° Les caissons à air ou les flotteurs équivalents doivent être placés aussi près que possible des côtés de l'engin ;

5° Il doit avoir une filière en guirlande solidement attachée tout autour des parois extérieures.

## Regulation XXX.

*Cubic Capacity of Lifeboats of Class I.*

1. The cubic capacity of a lifeboat of Class I shall be determined by Stirling's (Simpson's) Rule or by any other method giving the same degree of accuracy. The capacity of a square-sterned boat shall be calculated as if the boat has a pointed stern.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

5. If the depth of the boat is greater than 122 centimetres (equivalent to 4 feet) the number of persons given by the application of this rule shall be reduced in proportion to the ratio of 122 centimetres to the actual depth, until the boat has been satisfactorily tested afloat with that number of persons on board, all wearing life-jackets.

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

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

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

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

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

## Règle XXX.

*Capacité cubique des embarcations de sauvetage de la classe I.*

1. La capacité cubique d'une embarcation de sauvetage de la classe I doit être déterminée par la règle de Simpson (Stirling), ou par toute autre méthode donnant une précision du même ordre. La capacité d'une embarcation à arrière carré doit être calculée comme si l'embarcation était à arrière pointu.

2. A titre d'indication, la capacité, en mètres (ou pieds anglais) cubes, d'une embarcation, calculée l'aide de la règle de Simpson, peut être considérée comme donnée par la formule :

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

$l$  désigne la longueur de l'embarcation mesurée en mètres (ou pieds anglais) à l'intérieur du bordé en bois ou tôle, de l'étrave à l'étambot ; dans le cas d'une embarcation à arrière carré, la longueur doit être mesurée jusqu'à la face intérieure du tableau.

A, B, C désignent respectivement les aires des sections transversales, milieu avant, milieu et milieu arrière, qui correspondent aux trois points obtenus en divisant  $l$  en 4 parties égales. (Les aires correspondant aux deux extrémités de l'embarcation sont considérées comme négligeables.)

Les aires A, B, C doivent être considérées comme données en mètres (ou en pieds anglais) carrés par l'application successive, à chacune des trois sections transversales, de la formule suivante :

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

$h$  désigne le creux mesuré en mètres (ou en pieds anglais), à l'intérieur du bordé en bois ou tôle, depuis la quille jusqu'au niveau du plat-bord, ou, le cas échéant, jusqu'à un niveau inférieur déterminé comme il est dit ci-après.

a, b, c, d, e désignent les largeurs horizontales de l'embarcation mesurées en mètres (ou en pieds anglais) aux deux points extrêmes du creux ainsi qu'aux trois points obtenus en divisant  $h$  en quatre parties égales (a et e correspondent aux deux points extrêmes et c au milieu de  $h$ ).

3. Si la tonture du plat-bord, mesurée en deux points situés au quart de la longueur à parti. des extrémités, dépasse un centième de la longueur de l'embarcation, le creux à employer pour le calcul de la section transversale correspondante A ou C doit être pris au plus égal au creux au milieu, augmenté du centième de la longueur de l'embarcation.

4. Si le creux de l'embarcation au milieu dépasse les 45 centièmes de la largeur, le creux à employer pour le calcul de la section transversale milieu B doit être pris égal aux 45 centièmes de la largeur et les creux à employer pour le calcul des sections transversales A et C situées aux quarts avant et arrière s'en déduisent en augmentant le creux employé pour le calcul de la section B d'un centième de la longueur de l'embarcation, sans pouvoir dépasser toutefois les creux réels en ces points.

5. Si le creux de l'embarcation est supérieur à 122 centimètres (4 pieds) le nombre de personnes que l'application des règles conduit à admettre doit être réduit dans la proportion de cette limite ou creux réel, jusqu'à ce qu'une expérience à flot avec à bord ledit nombre de personnes, toutes munies de leurs brassières de sauvetage, ait permis d'arrêter définitivement ce nombre.

6. Chaque administration doit fixer par des formules convenables une limitation du nombre des personnes dans les embarcations à extrémités très fines et dans celles qui présentent des formes très pleines.

7. Chaque administration conserve le droit d'attribuer à une embarcation une capacité égale au produit par 0,6 des trois dimensions, s'il est reconnu que ce mode de calcul ne donne pas un résultat approché par excès ; les dimensions s'entendent alors mesurées dans les conditions suivantes :

*Longueur* : hors bordé, entre intersections de celui-ci avec l'étrave et l'étambot ; dans le cas d'une embarcation à arrière carré, jusqu'à la face extérieure du tableau ;

*Largeur* : hors bordé, au fort de la section milieu ;

*Creux* : au milieu, à l'intérieur du bordé, depuis la quille jusqu'au niveau du plat-bord. Mais le creux à faire intervenir dans le calcul de la capacité cubique ne peut, en aucun cas, dépasser les 45 centièmes de la largeur.

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

8. The cubic capacity of a motorboat is obtained from the gross capacity by deducting a volume equal to that occupied by the motor and its accessories, and when carried, the wireless telegraphy installation and the searchlight with their accessories.

#### Regulation XXXI.

##### *Deck Area of Boats of Class II.*

1. The area of the deck of a decked boat shall be determined by the method indicated below or by any other method giving the same degree of accuracy. The same rule is to be applied in determining the area within the fixed bulwarks of a boat of Class II (*a*).

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

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

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

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

#### Regulation XXXII.

##### *Marking of Boats, Life Rafts and Buoyant Apparatus.*

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

Life rafts and buoyant apparatus shall be marked with the number of persons in the same manner.

#### Regulation XXXIII.

##### *Carrying Capacity of Boats.*

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

2. The standard units of capacity and surface for determining the number of persons are as follows :

	Unit of Capacity	Cubic Metres	Equivalent in Cubic Feet
Open boats, Class I ( <i>a</i> ) . . . . .		0.238	10
Open boats, Class I ( <i>b</i> ) . . . . .		0.255	9
	Unit of Surface	Square Metres	Equivalent in Square Feet
Class II . . . . .		0.325	3½



Dans tous les cas, l'armateur est en droit d'exiger que le cubage de l'embarcation soit effectué exactement.

8. La capacité cubique d'une embarcation à moteur se déduit de la capacité brute en retranchant de celle-ci un volume égal à celui qui est occupé par le moteur et ses accessoires, et, le cas échéant, par l'installation radiotélégraphique et le projecteur avec leurs accessoires.

#### Règle XXXI.

##### *Surface des embarcations de la classe II.*

1. La surface du pont d'une embarcation pontée doit être déterminée comme il est dit ci-après, ou par toute autre méthode donnant une précision du même ordre ; la même règle est applicable à la détermination de la surface comprise à l'intérieur du bordé rigide d'une embarcation de la classe II a).

2. A titre d'indication, la surface, en mètres (ou en pieds anglais) carrés d'une embarcation peut être considérée comme donnée par la formule :

$$\text{Surface} = \frac{l}{12} \times (2a + 1,5b + 4c + 1,5d + 2e)$$

$l$  désigne la longueur, mesurée en mètres (ou en pieds anglais) hors bordé entre intersections de celui-ci avec l'étrave et l'étambot.

a, b, c, d, e désignent les largeurs horizontales, mesurées en mètres (ou en pieds anglais), hors bordé aux points obtenus en divisant  $l$  en quatre parties égales et en marquant les milieux des quarts extrêmes (a et e correspondent aux subdivisions extrêmes, c au milieu de la longueur, b et d aux points intermédiaires).

#### Règle XXXII.

##### *Inscriptions sur les embarcations, les radeaux de sauvetage et les engins flottants.*

Les dimensions de l'embarcation, ainsi que le nombre de personnes qu'elle est reconnue apte à recevoir doivent être inscrits sur l'embarcation en caractères indélébiles et faciles à lire. Ces inscriptions doivent être spécialement approuvées par les fonctionnaires préposés à l'inspection du navire.

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

#### Règle XXXIII.

##### *Capacité de transport des embarcations.*

1. Le nombre de personnes qu'une embarcation de l'un des types réglementaires est apte à recevoir est égal au plus grand nombre entier contenu dans le quotient de la capacité en mètres (ou pieds) cubes, ou de la surface en mètres (ou pieds) carrés de l'embarcation, par la valeur réglementaire de la capacité unitaire, ou de la surface unitaire (suivant le cas) qui est défini ci-après pour chaque type.

2. Les valeurs réglementaires des capacités et surfaces unitaires sont les suivantes :

	Capacités unitaires	En mètres cubes	En pieds cubes anglais
Embarcations ouvertes, classe I a) . . . .		0,283	10
Embarcations ouvertes, classe I b) . . . .		0,255	9
	Surfaces unitaires	En mètres carrés	En pieds carrés anglais
Classe II . . . . .		0,325	3 1/2

3. The Administration may accept, in place of 0.325 or  $3\frac{1}{2}$ , as the case may be, a smaller divisor, if it is satisfied after trial that the number of persons for whom there is seating accommodation in the decked boat in question is greater than the number obtained by applying the above divisor, provided always that the divisor adopted in place of 0.325 or  $3\frac{1}{2}$ , as the case may be, may never be less than 0.280 or 3, as the case may be.

The Administration which accepts a lower divisor in this way shall communicate to the other Administrations particulars of the trial and drawings of the decked boat in question.

#### Regulation XXXIV.

##### *Capacity Limits.*

No boat shall be marked for a greater number of persons than that obtained in the manner specified in these Regulations.

This number shall be reduced :

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

(2) When, in the case of boats other than those of Class I, the freeboard when the boat is fully loaded is less than the freeboard laid down for each type respectively ; the number shall be reduced until the freeboard when the boat is fully loaded is at least equal to the standard freeboard laid down above.

In boats of Class II (b) (i), the raised part of the deck at the sides may be regarded as affording seating accommodation.

#### Regulation XXXV.

##### *Equivalent for and Weight of the Persons.*

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

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

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

#### Regulation XXXVI.

##### *Equipment of Boats and Life-Rafts.*

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

(a) A single banked complement of oars, two spare oars and a steering oar ; one set and a half of thole pins or crutches ; a boat hook.

(b) Two plugs for each plug hole (plugs are not required when proper automatic valves are fitted) ; a bailer and a galvanised iron bucket.

(c) A rudder and a tiller or yoke and yoke lines.

(d) Two hatchets.

(e) A lamp filled with oil and trimmed.

(f) A mast or masts with one good sail at least, and proper gear for each.

3. L'administration a la faculté d'accepter, au lieu de 0,325 ou  $3\frac{1}{2}$  suivant le cas, un diviseur plus faible, si un essai lui a fait reconnaître que le nombre de places assises dans l'embarcation pontée en question est plus élevé que celui qui résulte de l'application du premier diviseur ; toutefois, la valeur adoptée, en remplacement de 0,325 ou  $3\frac{1}{2}$  suivant le cas, ne peut être inférieure à 0,280 ou 3 suivant le cas.

L'administration qui aura usé de cette faculté doit communiquer aux autres administrations le compte rendu de l'essai effectué, accompagné des plans de l'embarcation pontée en question.

#### Règle XXXIV.

##### *Limites de la capacité.*

On ne doit pas inscrire sur une embarcation un nombre de personnes supérieur à celui qu'on obtient par les méthodes indiquées au présent règlement.

Ce nombre doit être réduit :

1<sup>o</sup> Lorsqu'il est supérieur au nombre des personnes qui ont une place assise convenable, ce dernier étant déterminé de telle façon que les personnes assises ne gênent en rien le maniement des avirons ;

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

Dans les embarcations de la classe II *b*) (i), la partie surélevée du pont en abord peut être considérée comme offrant des places assises.

#### Règle XXXV.

##### *Emplacement et poids des personnes.*

Dans les expériences ayant pour but d'évaluer le nombre de personnes qu'une embarcation ou qu'un radeau de sauvetage est apte à recevoir, chaque unité correspond à une personne adulte, munie d'une brassière de sauvetage.

Dans les vérifications du franc-bord, les embarcations pontées doivent être chargées d'un poids de 75 kg. (165 livres anglaises) au moins pour chaque personne adulte que l'embarcation pontée est reconnue apte à recevoir.

D'une façon générale, deux enfants âgés de moins de 12 ans sont comptés pour une personne.

#### Règle XXXVI.

##### *Armement des embarcations et des radeaux de sauvetage.*

1. L'armement normal de chaque embarcation est le suivant :

- a) Un nombre suffisant d'avirons pour la nage en pointe, plus deux avirons de rechange, et un aviron de queue ; un jeu et demi de dames de nage ou de tolets ; une gaffe ;
- b) Deux tampons pour chaque nable (il n'est pas exigé de tampons pour les nables munis de soupapes automatiques convenables) ; une écope ; un seau en fer galvanisé ;
- c) Un gouvernail muni d'une barre franche ou à tireveilles ;
- d) Deux hachettes ;
- e) Un fanal garni ;
- f) Un ou plusieurs mâts, avec, au moins, une voile solide et le gréement correspondant ;

- (g) An efficient compass.
- (h) A life-line becketed round the outside.
- (i) A sea-anchor.
- (j) A painter.
- (k) A vessel containing four and a half litres (equivalent to one gallon) of vegetable or animal oil. The vessel shall be so constructed that the oil can be easily distributed on the water, and so arranged that it can be attached to the sea-anchor.
- (l) An airtight receptacle containing one kilogramme (equivalent to two pounds) of provisions for each person.
- (m) A watertight receptacle provided with a dipper with lanyard containing one litre (equivalent to one quart) of fresh water for each person.
- (n) At least one dozen self-igniting "red lights" and a box of matches in watertight containers.
- (o) Half a kilogramme (equivalent to one pound) of condensed milk for each person.
- (p) A suitable locker for the stowage of the small items of the equipment.
- (q) Any boat which is certified to carry 100 or more persons shall be fitted with a motor and shall comply with the requirements of Regulation XXVII.

A motor lifeboat need not carry a mast or sails or more than half the complement of oars, but it shall carry two boathooks.

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

In the case of a ship which carries passengers in the North Atlantic north of 35° North Latitude, only a proportion of the boats, to be fixed by the Administration, need be equipped with masts and sails, and only one-half the quantity of condensed milk need be carried.

2. Where the number of lifeboats carried on a ship is more than 13, one shall be a motor boat, and where the number is more than 19, two shall be motor boats. These motor lifeboats shall be fitted with a wireless telegraph installation and a searchlight.

The wireless telegraph installation shall comply with conditions as to range and efficiency to be decided by each Administration.

The searchlight shall include a lamp of at least 80 watts, an efficient reflector and a source of power which will give effective illumination of a light coloured object over a width of about 18 metres (60 feet) at a distance of 180 metres (200 yards) for a total period of six hours, and it shall be capable of working for three hours continuously.

Where the power for the wireless equipment and the searchlight are derived from the same source, this shall be sufficient to provide for the adequate working of both appliances.

3. The normal equipment of every approved life-raft shall consist of :

- (a) Four oars.
- (b) Five rowlocks.
- (c) A self-igniting lifebuoy light.
- (d) A sea-anchor.
- (e) A painter.
- (f) A vessel containing four and a half litres (equivalent to one gallon) of vegetable or animal oil. The vessel shall be so constructed that the oil can be easily distributed on the water, and so arranged that it can be attached to the sea-anchor.
- (g) An airtight receptacle containing one kilogramme (equivalent to two pounds) of provisions for each person.
- (h) A watertight receptacle provided with a dipper with lanyard containing one litre (equivalent to one quart) of fresh water for each person.
- (i) At least one dozen self-igniting red lights and a box of matches in watertight containers.

4. In the case of a ship which is engaged in short international voyages, the Administration may exempt the boats from carrying the equipment specified under sub-paragraphs (f), (l) and (o) of paragraph 1 and from the requirements of paragraph 2, and may also exempt the life-rafts from carrying the equipment specified in paragraph 3 (g).

- g)* Un compas efficace ;
- h)* Une filière extérieure en guirlande ;
- i)* Une ancre flottante ;
- j)* Une bosse ;
- k)* Un récipient contenant quatre litres et demi (un gallon anglais) d'huile végétale ou animale. Le récipient doit être disposé de façon à permettre de répandre aisément l'huile sur l'eau et construit de manière à pouvoir être amarré à l'ancre flottante ;
- l)* Un récipient étanche à l'air contenant des vivres à raison d'un kilogramme (2 livres anglaises) par personne ;
- m)* Un récipient étanche, avec un gobelet fixé par une aiguillette, contenant un litre (un quart anglais) d'eau douce par personne ;
- n)* Au moins une douzaine de signaux rouges automatiques et une boîte d'allumettes, le tout dans des récipients étanches ;
- o)* 500 grammes (une livre anglaise) de lait condensé par personne ;
- p)* Un coffre convenable pour recevoir le petit matériel d'armement ;
- q)* Une embarcation admise à recevoir cent personnes ou plus doit être pourvue d'un moteur et satisfaire aux prescriptions de la règle XXVII.

Les embarcations de sauvetage à moteur sont dispensées de porter un mât et des voiles et n'ont besoin que de la moitié de l'armement normal d'avirons, mais elles doivent avoir deux gaffes.

Les embarcations de sauvetage pontées ne doivent pas avoir de nable, mais elles doivent avoir au moins deux pompes de cale.

Dans le cas d'un navire à passagers affecté à l'Atlantique Nord (au nord du parallèle 35 degrés de latitude Nord), une partie seulement des embarcations doit être pourvue de mâts et voiles et la quantité de lait condensé doit être réduite de moitié.

2. Lorsque le nombre d'embarcations est supérieur à 13, une d'elles sera à moteur, et si le nombre est supérieur à 19, il doit y avoir deux embarcations à moteur. Ces embarcations à moteur doivent être munies d'une installation radiotélégraphique et d'un projecteur.

Les conditions de portée et de puissance auxquelles doit satisfaire l'installation radiotélégraphique doivent être déterminées par chaque administration.

Le projecteur doit être constitué par une lampe d'au moins 80 watts, un réflecteur efficace et une source d'électricité permettant d'éclairer effectivement un objet de couleur claire sur une zone d'environ 18 mètres (60 pieds) de largeur, à une distance de 180 mètres (200 yards) pendant une durée totale de six heures, et en fonctionnant sans interruption pendant au moins trois heures.

Lorsque l'installation radiotélégraphique et le projecteur sont alimentés par la même source, celle-ci doit être assez puissante pour assurer le fonctionnement simultané des deux appareils.

3. L'armement normal de tout radeau de sauvetage approuvé contient :

- a)* Quatre avirons ;
- b)* Cinq tolets ;
- c)* Un signal pyrotechnique de bouée de sauvetage ;
- d)* Une ancre flottante ;
- e)* Une bosse ;
- f)* Un récipient contenant : quatre litres et demi (1 gallon anglais) d'huile végétale ou animale ; le récipient doit être disposé de façon à permettre de répandre aisément l'huile sur l'eau et construit de manière à pouvoir être amarré à l'ancre flottante ;
- g)* Un récipient étanche à l'air contenant des vivres à raison d'un kilogramme (2 livres anglaises) de vivres par personne ;
- h)* Un récipient étanche, avec un gobelet fixé par une aiguillette, contenant un litre (un quart anglais) d'eau douce par personne ;
- i)* Au moins une douzaine de signaux rouges automatiques et une boîte d'allumettes, le tout dans des récipients étanches.

4. Dans le cas d'un navire affecté à des voyages internationaux courts, l'administration peut dispenser les embarcations de porter l'armement prescrit par les alinéas *f)*, *l)* et *o)* du paragraphe 1 et de satisfaire aux prescriptions du paragraphe 2 ; elle peut aussi dispenser les radeaux de sauvetage de porter l'armement prescrit par l'alinéa *g)* du paragraphe 3.

## Regulation XXXVII.

*Stowage and Handling of Boats and Life-Rafts.*

1. Subject to the conditions of Regulation XXXVIII, the lifeboats may be stowed one above the other, or they may, subject to such conditions as the Administration may impose, be fitted one within another, but where boats so fitted require lifting before being launched they shall only be permitted if mechanical power appliances for lifting are provided.
2. The lifeboats and life-rafts additional to boats stowed under boats attached to davits may be stowed across a deck, bridge or poop and so secured that they will have the best chance of floating free of the ship if there is no time to launch them.
3. As large a number as possible of the additional boats referred to in paragraph 2 shall be capable of being launched on either side of the ship by means of approved appliances for transferring them from one side of the deck to the other.
4. Boats may only be stowed on more than one deck on condition that proper measures are taken to prevent boats on a lower deck being fouled by those stowed on a deck above.
5. Boats shall not be placed in the bows of the ship or in any positions in which they would be brought into dangerous proximity to the propellers at the time of launching.
6. Davits shall be of approved form and so disposed on one or more decks that the boats placed under them can be safely lowered without interference from the operation of any other davits.
7. The davits, blocks, falls and all other gear shall be of such strength that the boats can be safely lowered with the full complement of persons and equipment, with the ship listed to 15 degrees either way. The falls shall be long enough to reach the water with the vessel at her lightest seagoing draught and with a list of 15 degrees.
8. The davits shall be fitted with gear of sufficient power to ensure that the boats, fully equipped and manned, but not otherwise loaded with passengers, can be turned out against the maximum list at which the lowering of the boats is possible.
9. The boats attached to the davits shall have the falls ready for service, and means shall be provided for speedily, but not necessarily simultaneously, detaching the boats from the falls.
10. Where more than one boat is served by the same set of davits, if the falls are of rope, separate falls shall be provided to serve each boat, but where wire falls are used with mechanical appliances for recovering them, separate falls need not be provided. The appliances used must be such as to ensure lowering the boats in turn and rapidly.  
Where mechanical appliances are fitted for the recovery of the falls efficient hand gear shall also be provided.
11. On short international voyages where the height of the boat deck above the water line when the vessel is at her lightest sea-going draught does not exceed 4.5 metres (15 feet), the requirements as to strength of davits and turning-out gear in subparagraphs 7, 8 and 10 shall not apply. |

## Regulation XXXVIII.

*Number and Capacity of Boats, Life Rafts, etc., and Davits.*

1. A ship shall be provided with sets of davits in accordance with its length as provided in Column A of the Table in Regulation XXXIX, provided that a number of sets of davits greater than the number of boats necessary for the accommodation of all the persons on board shall not be required.

## Règle XXXVII.

*Installation et manœuvre des embarcations et des radeaux de sauvetage.*

1. Sous réserve des prescriptions de la règle XXXVIII, les embarcations de sauvetage peuvent être placées l'une au-dessus de l'autre ou elles peuvent sous certaines conditions, que pourra imposer l'administration, être placées l'une dans l'autre ; toutefois, quand des embarcations ainsi disposées doivent être soulevées avant d'être mises à l'eau, on ne les admettra que s'il est prévu un appareil mécanique à moteur pour les soulever.

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

3. Le plus grand nombre possible des embarcations complémentaires auxquelles s'applique le paragraphe 2 doit pouvoir être mis à l'eau d'un bord quelconque du navire, au moyen de dispositifs approuvés permettant de les transporter d'un bord à l'autre du pont.

4. Les embarcations ne peuvent être placées sur plus d'un pont que si des mesures sont prises pour éviter que les embarcations d'un pont inférieur ne soient avariées par les embarcations placées sur le pont au-dessus.

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

6. Les bossoirs doivent être 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.

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

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

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

10. Lorsque le même jeu de bossoirs sert pour plus d'une embarcation il doit y avoir des palans distincts pour chaque embarcation si les garants sont en cordage ; mais des palans distincts ne sont pas exigés si on emploie des garants métalliques avec un dispositif mécanique pour les rentrer. Les appareils employés doivent permettre de mettre à l'eau les embarcations avec ordre et rapidité.

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

11. Dans les voyages internationaux courts, si la hauteur du pont des embarcations au-dessus de la flottaison correspondant au plus faible tirant d'eau du navire à la mer ne dépasse pas quatre mètres cinquante (15 pieds), on n'appliquera pas les prescriptions des paragraphes 7, 8 et 10 ci-dessus.

## Règle XXXVIII.

*Nombre et capacité des embarcations et des radeaux de sauvetage, etc., Bossoirs.*

1. Tout navire doit avoir un nombre de jeux de bossoirs déterminé d'après sa longueur, par la colonne A du tableau inséré à la règle XXXIX, sous réserve qu'il ne sera pas exigé un nombre de jeux de bossoirs supérieur à celui des embarcations nécessaires pour recevoir toutes les personnes présentes à bord.

Each set of davits shall have a boat of Class I attached to it. If the lifeboats attached to davits do not provide sufficient accommodation for all the persons on board, additional lifeboats of one of the standard types shall be provided. One additional lifeboat shall, in the first place, be stowed under each of the boats attached to davits. After these have been fitted other boats shall be carried inboard, but an Administration may, if it is of opinion that life rafts will be more readily available and otherwise more satisfactory than these lifeboats in a case of emergency, allow life rafts to be carried provided that the total capacity of the boats on the ship will be at least up to the minimum capacity required by Column C of the Table in Regulation XXXIX.

When in the opinion of the Administration it is neither practicable nor reasonable to place on a ship the number of sets of davits required by Column A of the Table in Regulation XXXIX, the Administration may authorise, under exceptional conditions, a smaller number of sets of davits, provided always that this number shall never be less than the minimum number fixed by Column B of the Table and that the total capacity of the boats on the ship will be at least up to the minimum capacity required by Column C.

2. A ship engaged on short international voyages shall be provided with sets of davits in accordance with its length as provided in Column A of the Table in Regulation XXXIX. Each set of davits shall have a boat of Class I attached to it. If the lifeboats attached to davits do not provide the minimum cubic capacity specified in Column D of the Table in Regulation XXXIX or provide accommodation for all persons on board, additional lifeboats of one of the standard types, approved life rafts or other approved buoyant apparatus shall be provided, and the accommodation thus provided shall be sufficient for all on board.

When in the opinion of the Administration it is neither practicable nor reasonable to place on a ship engaged in short international voyages, the number of sets of davits required by Column A of the Table in Regulation XXXIX, the Administration may authorise, under exceptional conditions, a smaller number of sets of davits, provided always that this number shall never be less than the minimum number fixed by Column B of the Table, and that the total capacity of the boats on the ship will be at least up to the minimum capacity required by Column D.

#### Regulation XXXIX.

##### *Table relating to davits and lifeboat capacity.*

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

(A) *The minimum number of sets of davits* to be provided to each of which must be attached a boat of Class I in accordance with Regulation XXXVIII above.

(B) *The smaller number of sets of davits which may be authorised exceptionally* under Regulation XXXVIII.

(C) *The minimum life-boat capacity required*, including the life-boats attached to davits and the additional boats, in accordance with Regulation XXXVIII.

(D) *The minimum life-boat capacity required* for a ship engaged in short international voyages.



Sous chaque jeu de bossoirs doit être attachée une embarcation de la classe I. Si les embarcations de sauvetage attachées aux bossoirs ne fournissent pas une place suffisante pour recevoir toutes les personnes présentes à bord, on doit installer des embarcations additionnelles de l'un des types réglementaires. Tout d'abord une embarcation additionnelle doit être placée sous chacune des embarcations attachées aux bossoirs. Lorsque celles-ci auront été installées, le reste des embarcations sera placé en retrait. Toutefois les diverses administrations, si elles estiment que les radeaux de sauvetage sont plus rapidement utilisables et par ailleurs plus efficaces que les embarcations de sauvetage, en cas d'urgence, peuvent permettre d'installer des radeaux de sauvetage, pourvu que la capacité totale des embarcations du navire soit au moins égale au minimum fixé par la colonne C du tableau inséré à la règle XXXIX.

Lorsque, dans l'opinion d'une administration, il n'est ni pratiquement possible ni raisonnable de mettre sur un navire le nombre de jeux de bossoirs exigé par la colonne A du tableau inséré à la règle XXXIX, cette administration peut, dans certains cas exceptionnels, autoriser une réduction du nombre de jeux de bossoirs, pourvu, toutefois, que ce nombre ne soit pas inférieur au nombre réduit fixé par la colonne B et aussi que la capacité totale des embarcations du navire soit au moins égale au minimum exigé par la colonne C.

2. Un navire affecté à des voyages internationaux courts doit avoir un nombre de jeux de bossoirs d'après sa longueur, fixé par colonne A du tableau inséré à la règle XXXIX. Sous chaque jeu de bossoirs doit être attachée une embarcation de la classe I. Si les embarcations de sauvetage attachées aux bossoirs n'ont pas la capacité minimum exigée par la colonne D du tableau de la règle XXXIX et si elles ne contiennent pas une place pour chaque personne présente à bord, on installera des embarcations de sauvetage complémentaires d'un des types réglementaires, des radeaux de sauvetage approuvés ou d'autres engins flottants approuvés, de façon à ce qu'il y ait ainsi une place suffisante pour toutes les personnes présentes à bord.

Lorsque, dans l'opinion d'une administration, il n'est ni pratiquement possible, ni raisonnable de mettre sur un navire effectuant des voyages internationaux courts, le nombre de jeux de bossoirs exigé par la colonne A du tableau inséré à la règle XXXIX, l'administration peut, dans certains cas exceptionnels, autoriser une réduction dans le nombre de jeux de bossoirs, pourvu, toutefois, que ce nombre ne soit pas inférieur au nombre réduit exigé par la colonne B et aussi que la capacité totale des embarcations du navire soit au moins égale au minimum exigé par la colonne D.

#### Règle XXXIX.

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

Le tableau ci-après fixe, d'après la longueur du navire :

(A) *Le nombre minimum de jeux de bossoirs* à installer et sous chacun desquels doit être attachée une embarcation de la classe I conformément à la règle XXXVIII ci-dessus ;

(B) *Le nombre réduit de jeux de bossoirs qui peut être admis exceptionnellement*, conformément à la règle XXXVIII ;

(C) *La capacité minimum* requise pour les embarcations de sauvetage comprenant les embarcations sous bossoirs et les embarcations additionnelles, conformément à la règle XXXVIII ;

(D) *La capacité minimum* requise pour les embarcations de sauvetage sur un navire effectuant des voyages internationaux courts.

Registered Length of the Ship				(A) Minimum Number of Sets of Davits	(B) Smaller Number of Sets of Davits authorised exceptionally	(C) Minimum Capacity of Lifeboats		(D) Minimum Capacity of Lifeboats	
Mètres		Feet				Cubic Metres	Cubic Feet	Cubic Metres	Cubic Feet
31 and under	37	100 and under	120	2	2	28	980	11	400
37	»	43	»	2	2	35	1,220	17	600
43	»	49	»	2	2	44	1,550	24	850
49	»	53	»	3	3	53	1,880	33	1,150
53	»	58	»	3	3	68	2,390	37	1,300
58	»	63	»	4	4	78	2,740	41	1,450
63	»	67	»	4	4	94	3,330	45	1,600
67	»	70	»	5	4	110	3,900	48	1,700
70	»	75	»	5	4	129	4,560	52	1,850
75	»	78	»	6	5	144	5,100	60	2,100
78	»	82	»	6	5	160	5,640	68	2,400
82	»	87	»	7	5	175	6,190	76	2,700
87	»	91	»	7	5	196	6,930	85	3,000
91	»	96	»	8	6	214	7,550	94	3,300
96	»	101	»	8	6	235	8,290	105	3,700
101	»	107	»	9	7	255	9,000	116	4,100
107	»	113	»	9	7	273	9,630	125	4,400
113	»	119	»	10	7	301	10,650	133	4,700
119	»	125	»	10	7	331	11,700	144	5,100
125	»	133	»	12	9	370	13,060	156	5,500
133	»	140	»	12	9	408	14,430	170	6,000
140	»	149	»	14	10	451	15,920	185	6,550
149	»	159	»	14	10	490	17,310	201	7,100
159	»	168	»	16	12	530	18,720	217	7,650
168	»	177	»	16	12	576	20,350		
177	»	186	»	18	13	620	21,900		
180	»	195	»	18	13	671	23,700		
195	»	204	»	20	14	717	25,350		
204	»	213	»	20	14	766	27,050		
213	»	223	»	22	15	808	28,560		
223	»	232	»	22	15	854	30,180		
232	»	241	»	24	17	908	32,100		
241	»	250	»	24	17	972	34,350		
250	»	261	»	26	18	1,031	36,450		
261	»	271	»	26	18	1,097	38,750		
271	»	282	»	28	19	1,160	41,000		
282	»	293	»	28	19	1,242	43,880		
293	»	303	»	30	20	1,312	46,350		
303	»	314	»	30	20	1,380	48,750		
			1,030						

Note on (A) and (B). — When the length of the ship exceeds 314 metres (equivalent to 1,030 feet) the Administration shall determine the minimum number of sets of davits for that ship; full particulars of its decision shall be communicated to the other Administrations.

Note on (C) and (D). — For the purposes of this table the capacity of a boat of Class II is obtained by multiplying the number of persons for which the boat is certified by 0.283 to obtain the capacity in cubic metres and by 10 to obtain the capacity in cubic feet.

Note on (D). — When the length of a ship is under 31 metres (equivalent to 100 feet) or over 168 metres (equivalent to 550 feet) the cubic capacity of the lifeboats shall be prescribed by the Administration.

Longueur enregistrée du navire		(A) Nombre min mum de jeux de bossoirs	(B) Nombre réduit de jeux de bossoirs qui peut être admis excep- tionnellement	(C) Capacité minimum des embarcations de sauvetage		(D) Capacité minimum des embarcations de sauvetage			
Mètres	Pieds anglais			Mètres cubes	Pieds cubes anglais	Mètres cubes	Pieds cubes anglais		
31	{ et au- dessous de } 37	100	{ et au- dessous de } 120	2	2	28	980	11	400
37	» 43	120	» 140	2	2	35	1.220	17	600
43	» 49	140	» 160	2	2	44	1.550	24	850
49	» 53	160	» 175	3	3	53	1.880	33	1.150
53	» 58	175	» 190	3	3	68	2.390	37	1.300
58	» 63	190	» 205	4	4	78	2.740	41	1.450
63	» 67	205	» 220	4	4	94	3.330	45	1.600
67	» 70	220	» 230	5	4	110	3.900	48	1.700
70	» 75	230	» 245	5	4	129	4.560	52	1.850
75	» 78	245	» 255	6	5	144	5.100	60	2.100
78	» 82	255	» 270	6	5	160	5.640	68	2.400
82	» 87	270	» 285	7	5	175	6.190	76	2.700
87	» 91	285	» 300	7	5	196	6.930	85	3.000
91	» 96	300	» 315	8	6	214	7.550	94	3.300
96	» 101	315	» 330	8	6	235	8.290	105	3.700
101	» 107	330	» 350	9	7	255	9.000	116	4.100
107	» 113	350	» 370	9	7	273	9.630	125	4.400
113	» 119	370	» 390	10	7	301	10.650	133	4.700
119	» 125	390	» 410	10	7	331	11.700	144	5.100
125	» 133	410	» 435	12	9	370	13.060	156	5.500
133	» 140	435	» 460	12	9	408	14.430	170	6.000
140	» 149	460	» 490	14	10	451	15.920	185	6.550
149	» 159	490	» 520	14	10	490	17.310	201	7.100
159	» 168	520	» 550	16	12	530	18.720	217	7.650
168	» 177	550	» 580	16	12	576	20.350		
177	» 186	580	» 610	18	13	620	21.900		
180	» 195	610	» 640	18	13	671	23.700		
195	» 204	640	» 670	20	14	717	25.350		
204	» 213	670	» 700	20	14	766	27.050		
213	» 223	700	» 730	22	15	808	28.560		
223	» 232	730	» 760	22	15	854	30.180		
232	» 241	760	» 790	24	17	908	32.100		
241	» 250	790	» 820	24	17	972	34.350		
250	» 261	820	» 855	26	18	1.031	36.450		
261	» 271	855	» 890	26	18	1.097	38.750		
271	» 282	890	» 925	28	19	1.160	41.000		
282	» 293	925	» 960	28	19	1.242	43.880		
293	» 303	960	» 995	30	20	1.312	46.350		
303	» 314	995	» 1.030	30	20	1.380	48.750		

Note sur (A) et (B). — Lorsque la longueur du navire dépasse 314 mètres (équivalant à 1.030 pieds anglais) l'administration doit déterminer le nombre de jeux de bossoirs que ledit navire doit recevoir. Copie de la décision doit être donnée aux autres administrations.

Note sur (C) et (D). — Pour l'application de ce tableau, la capacité d'une embarcation de la classe II s'obtient en multipliant le nombre de personnes pour lequel l'embarcation est certifiée par 0,283 pour obtenir la capacité en mètres cubes et par 10 pour obtenir la capacité en pieds cubes.

Note sur (D). — Lorsque la longueur du navire est au-dessous de 31 mètres (équivalant à 100 pieds) ou qu'elle dépasse 168 mètres (équivalant à 550 pieds) la capacité cubique des embarcations de sauvetage doit être déterminée par l'administration.

## Regulation XL.

*Life-Jackets and Life-Buoys.*

1. A life-jacket shall satisfy the following requirements :

- (a) It shall be constructed with proper workmanship and materials.
- (b) It shall be capable of supporting in fresh water for 24 hours 7.5 kilogrammes of iron (equivalent to 16½ pounds) ;
- (c) It shall be reversible.

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

2. A lifebuoy shall satisfy the following requirements :

- (a) It shall be solid cork or any other equivalent material ;
- (b) It shall be capable of supporting in fresh water for 24 hours at least 14.5 kilogrammes (equivalent to 32 pounds) of iron.

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

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

Length of the Ship		Minimum
Metres	Equivalent in Feet	Number of Buoys
Under 61 . . . . .	Under 200 . . . . .	8
61 and under 122 . . . . .	200 and under 400 . . . . .	12
122 and under 183 . . . . .	400 and under 600 . . . . .	18
183 and under 244 . . . . .	600 and under 800 . . . . .	24
244 and over . . . . .	800 and over . . . . .	30

4. All the buoys shall be fitted with beackets securely seized. At least one buoy on each side shall be fitted with a life-line of at least 27.5 metres (15 fathoms) in length. Not less than one-half of the total number of life-buoys, and in no case less than six, shall be provided with efficient self-igniting lights which cannot be extinguished in water, and these shall be kept near the buoys to which they belong, with the necessary means of attachment.

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

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

## Regulation XLI.

*Certificated Lifeboatmen.*

In order to obtain the special lifeboatman's certificate provided for in Article 22 of the present Convention, the applicant must prove that he has been trained in all the operations connected with launching lifeboats and the use of oars ; that he is acquainted with the practical handling of the boats themselves ; and, further, that he is capable of understanding and answering the orders relative to lifeboat service.

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

If the Prescribed Complement is :	The Minimum Number of Certificated Lifeboatmen shall be :
Less than 41 persons . . . . .	2
From 41 to 61 persons . . . . .	3
From 62 to 85 persons . . . . .	4
Above 85 persons . . . . .	5

## Règle XL.

*Brassières de sauvetage et bouées de sauvetage.*

1. Une brassière de sauvetage doit remplir les conditions suivantes :

- a) Etre de matière et de construction approuvées ;
- b) Etre capable de soutenir en eau douce, pendant vingt-quatre heures, sans couler, un poids de fer de 7 kg. 500 (16,5 livres anglaises) ;
- c) Etre reversible.

Sont prohibées les brassières dont la flottabilité est assurée au moyen de compartiments à air.

2. Une bouée de sauvetage doit remplir les conditions suivantes :

- a) Etre, soit en liège massif, soit en toute autre matière équivalente ;
- b) Etre capable de soutenir en eau douce, pendant vingt-quatre heures, sans couler, un poids de fer d'au moins 14,5 kg. (32 livres anglaises).

Sont prohibées les bouées de sauvetage dont le remplissage est constitué par du jonc, du liège en copeaux ou en grains, ou par toute autre substance à l'état de déchets et sans cohésion propre ainsi que les bouées dont la flottabilité est assurée au moyen de compartiments à air nécessitant une insufflation préalable.

3. Le nombre minimum de bouées de sauvetage dont doivent être munis les navires est fixé par le tableau suivant :

Longueur du navire		Nombre minimum de bouées
Mètres	Pieds anglais	
Au-dessous de 61 . . . . .	Au-dessous de 200 . . . . .	8
61 et au-dessous de 122 . . . . .	200 et au-dessous de 400 . . . . .	12
122 et au-dessous de 183 . . . . .	400 et au-dessous de 600 . . . . .	18
183 et au-dessous de 244 . . . . .	600 et au-dessous de 800 . . . . .	24
244 et au-dessus . . . . .	800 et au-dessus . . . . .	30

4. Toutes les bouées doivent être pourvues de guirlandes solidement amarrées. Il doit y avoir une bouée au moins, de chaque bord, qui soit pourvue d'une ligne de sauvetage longue de 27 m. 50 (15 brasses) au moins. Le nombre des bouées de sauvetage lumineuses ne doit pas être inférieur à la moitié du nombre total des bouées de sauvetage et ne doit en aucun cas descendre au-dessous de six. Les fusées correspondantes doivent être automatiques, efficaces, et ne doivent pas s'éteindre dans l'eau ; elles doivent être disposées au voisinage de leurs bouées, avec les organes de fixation nécessaires.

5. Toutes les brassières et bouées de sauvetage doivent être installées à bord de façon à être à portée immédiate de toutes les personnes embarquées ; leur position doit être nettement indiquée de manière à être connue des intéressés.

Les bouées de sauvetage doivent pouvoir toujours être larguées instantanément et ne comporter aucun dispositif de fixation permanente.

## Règle XLI.

*Canotiers brevetés.*

Pour obtenir le brevet spécial de canotier prévu à l'article 22 de la présente convention, le postulant doit justifier qu'il est exercé dans la manoeuvre complète de mise à l'eau des embarcations de sauvetage et dans le maniement des avirons ; qu'il possède la connaissance et la pratique de la manoeuvre des embarcations elles-mêmes ; et qu'il est, en outre, capable de comprendre les ordres relatifs au service de ces divers engins et de répondre à ces ordres.

Il doit y avoir pour chaque embarcation ou radeau de sauvetage un nombre de canotiers au moins égal à celui qui est prévu au tableau ci-dessous :

Si le nombre de personnes est :	Le nombre minimum de canotiers brevetés doit être de :
Moins de 41 personnes . . . . .	2
De 41 à 61 personnes . . . . .	3
De 62 à 85 personnes . . . . .	4
Au-dessus de 85 personnes . . . . .	5

## Regulation XLII.

*Manning of Boats.*

A deck officer or certificated lifeboatman shall be placed in charge of each boat or life-raft and a second in command shall also be nominated. The person in charge shall have a list of its crew, and shall see that the men placed under his orders are acquainted with their several duties.

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

A man capable of working the wireless and searchlight installations shall be assigned to boats carrying this equipment.

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

## Regulation XLIII.

*Fire Detection and Extinction.*

1. An efficient patrol system shall be maintained, so that any outbreak of fire may be promptly detected. In addition, a fire alarm or fire detecting system shall be provided, which will automatically indicate or register at one or more points or stations, where it can be most quickly observed by officers and crew, the presence or indication of fire in any part of the ship not accessible to the patrol system.

2. Every ship shall be provided with powerful pumps, operated by steam or other means. On ships of less than 4,000 tons gross there shall be two, and on larger ships three of these pumps. Each of the pumps shall be capable of delivering a sufficient quantity of water in two powerful jets simultaneously in any given part of the ship, and shall be available for immediate use before the ship leaves port.

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

4. Provision shall be made whereby at least two powerful jets of water can be rapidly and simultaneously directed into any space containing cargo. In addition, arrangements shall be made whereby smothering gas sufficient to give a minimum volume of free gas equal to 30 % of the gross volume of the largest hold in the ship can be promptly conveyed by a permanent piping system into each compartment in which cargo is carried. Steam in adequately equivalent proportion may be accepted in place of smothering gas on steam-driven ships. Provision for the supply of smothering gas or steam need not be required in ships of less than 1,000 tons gross.

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

6. Two equipments, consisting of a smoke helmet or breathing apparatus and a safety lamp, shall be carried on board, and kept in two widely separated places.

7. In steamships in which the main boilers are oil fired, there shall be provided in addition to means whereby two powerful jets of water may be rapidly and simultaneously directed into any part of the machinery spaces :

(a) Suitable conductors for spraying water on oil without undue disturbance of the surface.

(b) In each firing space a receptacle containing 283 cubic decimetres (10 cubic feet) of sand, sawdust impregnated with soda, or other approved dry materials, and scoops for distributing the same.

(c) In each boiler room, and in each of the machinery spaces in which a part of the oil fuel installation is situated, two approved portable extinguishers of a type discharging froth or other approved medium suitable for quenching oil fires.

## Règle XLII.

*Personnel des embarcations de sauvetage.*

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

A toute embarcation à moteur doit être affecté un homme sachant conduire le moteur.

Un homme sachant se servir d'une installation radiotélégraphique et d'un projecteur doit être affecté à chaque embarcation comportant ces appareils.

Un ou plusieurs officiers doivent être chargés de veiller à ce que les embarcations, radeaux de sauvetage, engins flottants et autres engins de sauvetage soient toujours prêts à être utilisés.

## Règle XLIII.

*Découverte et extinction de l'incendie.*

1. Un service effectif de ronde doit être organisé de telle manière que tout commencement d'incendie soit promptement découvert. En outre, un système d'avertisseurs d'incendie ou de détecteurs d'incendie doit être installé, pour indiquer ou enregistrer automatiquement dans un ou plusieurs points ou stations où ces indications peuvent être rapidement observées par les officiers et l'équipage, l'existence ou l'indication d'un incendie dans toutes les parties du navire inaccessibles au service de ronde.

2. Chaque navire doit disposer de pompes à incendie puissantes mues par la vapeur ou par toute autre énergie. Ces pompes sont au nombre de deux pour les navires de moins de quatre mille tonneaux de jauge brute, et de trois pour les navires plus grands. Elles doivent être assez puissantes pour débiter chacune une quantité d'eau suffisante par deux jets énergiques simultanés en un point quelconque du navire. Elles doivent être mises, avant l'appareillage, en état de fonctionner sans délai.

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

4. Dans tout espace occupé par le chargement, on doit pouvoir diriger rapidement et simultanément au moins deux jets d'eau puissants. En outre, des dispositions doivent être prises pour amener rapidement par un tuyautage fixe, dans chaque compartiment occupé par des marchandises, un gaz extincteur en quantité telle que le volume de gaz libre soit au moins égal à 30 % du volume de la plus grande cale du navire. Sur les navires à vapeur, on peut accepter de la vapeur en quantité équivalente. L'installation pour l'extinction par le gaz ou la vapeur n'est pas obligatoire sur les navires de moins de 1.000 tonneaux de jauge brute.

5. Des extincteurs d'incendie portatifs d'un type à fluide doivent être prévus en nombre convenable. Chaque compartiment de la tranche des machines doit en recevoir au moins deux.

6. Il doit y avoir à bord deux équipements composés chacun d'un casque ou d'un appareil respiratoire et d'un fanal de sûreté. Ils doivent être déposés en deux endroits différents.

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

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

b) Dans chaque rue de chauffe, un récipient contenant 283 décimètres cubes (10 pieds cubes) de sable, de sciure de bois imprégnée de soude, de toute autre matière sèche approuvée et des écopés pour la répandre ;

c) Dans chaque chaufferie et dans tout local de machines où se trouve une partie de l'installation de combustible liquide, deux extincteurs portatifs d'un type distributeur de mousse ou d'un autre agent approuvé efficace pour éteindre un incendie de combustible liquide ;

(d) Means whereby froth may be rapidly discharged and distributed over the whole of the lower part of the boiler room or of any one boiler room, if there are more than one, or of any machinery space in which oil fuel units or settling tanks are situated. The quantity of froth which can be discharged shall be ample to cover to a depth of 15.24 centimetres (6 inches) the whole area of the plating formed in any one compartment by the inner bottom plating, or by the shell plating of the vessel, if there is no double-bottom tank. If the engine and boiler rooms are not entirely separate, and fuel can drain from the boiler room bilges into the engine room, the combined engine and boiler rooms shall be considered as one compartment. The apparatus shall be operated and controlled from outside the compartment in which the fire may occur.

(e) In addition to the foregoing, one extinguisher of the froth type of at least 136 litres (30 gallons) capacity in steamships having one boiler room and two such extinguishers in steamships with more than one boiler room. These extinguishers shall be provided with hoses on reels suitable for reaching any part of the boiler rooms and spaces containing oil-fuel pumping units. Equally efficient apparatus may be accepted in place of the 136 litres (30 gallons) extinguishers.

(f) All containers and valves by which they are operated shall be easily accessible and so placed that they will not readily be cut off from use by an outbreak of fire.

8. In vessels propelled by internal combustion engines there shall be provided in each of the machinery spaces, in addition to means whereby two powerful jets of water may be rapidly and simultaneously directed into any part of the machinery spaces, together with suitable spraying conductors, froth extinguishers as follows :

(a) At least one approved 45 litres (10 gallons) extinguisher with an addition of one approved 9 litres (2 gallons) extinguisher for each 1,000 B.H.P. of the engines, but the total number of 9 litres (2 gallons) extinguishers so supplied shall be not less than two and need not exceed six.

(b) When a donkey boiler is situated in the machinery space there shall be provided, in place of the 45 litres (10 gallons) extinguisher mentioned above, one of 136 litres (30 gallons) capacity, fitted with suitable hose attachments or other approved methods for distributing the froth.

9. In steamships using oil fuel, if the engine and boiler rooms are not entirely separated by a steel bulkhead, and if fuel oil can drain from the boiler-room bilges into the engine room, one of the fire pumps shall be situated in the tunnel or other space outside the machinery compartment. When more than two pumps are required they shall not all be fitted in the same space.

10. Where any special type of appliance, extinguishing medium or arrangement is specified, any other type of appliance, etc., may be allowed, provided that it is not less effective than the specified one. For example, a Carbon Dioxide system may be accepted in place of a froth installation (paragraph 7, sub-paragraphs (d) and (e)), provided that the quantity of carbon dioxide carried is sufficient to give a gas saturation of about 25 per cent for the gross volume of the stokehold to about the top of the boilers.

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

#### Regulation XLIV.

##### *Muster List.*

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

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



*d)* Des dispositifs pour produire et distribuer rapidement de la mousse sur toute la surface inférieure de la chaufferie ou de chacune des chaufferies, s'il y en a plusieurs, et de toute partie des machines qui renferme des pompes à combustible ou des caisses de décantation. La quantité de mousse à produire doit être suffisante pour couvrir sur une épaisseur de 15,24 centimètres (6 pouces) la surface totale des tôles formant dans un compartiment quelconque le plafond du waterballast, ou de celles du bordé extérieur, là où il d'y a pas de waterballast. Si le compartiment des machines et celui des chaudières ne sont pas complètement séparés et si le combustible liquide peut passer de la cale de la chaufferie dans celle des machines, le compartiment des machines et la chaufferie seront considérés comme formant un seul compartiment. L'appareil doit pouvoir être mis en marche et contrôlé de l'extérieur du compartiment où l'incendie peut éclater ;

*e)* En outre de ce qui précède, il doit y avoir sur les navires à vapeur n'ayant qu'une chaufferie, un extincteur à mousse et sur les navires ayant plus d'une chaufferie, deux extincteurs à mousse d'au moins 136 litres (30 gallons) de capacité. Ces extincteurs doivent être pourvus de tuyaux sur dévidoirs permettant d'atteindre toutes les parties des chaufferies et des locaux contenant les pompes à combustible. Des appareils d'une efficacité équivalente peuvent être acceptés au lieu d'extincteurs de 136 litres (30 gallons) ;

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

8. Dans les navires à moteurs à combustion interne, en outre des dispositifs permettant d'amener rapidement et simultanément deux jets d'eau puissants sur tous les points de la tranche des machines et également des distributeurs d'eau en pluie, on doit installer, dans chaque local des machines, les extincteurs à mousse suivants :

*a)* Au moins un extincteur approuvé de 45 litres (10 gallons), et en outre, par 1,000 CV de puissance au frein des machines, un extincteur approuvé de 9 litres (2 gallons), sans que le nombre total d'extincteurs de 9 litres puisse être inférieur à deux, ni qu'il en soit exigé plus de six ;

*b)* Lorsqu'il y a dans la tranche des machines, une chaudière auxiliaire au lieu de l'extincteur de 45 litres (10 gallons) mentionné ci-dessus, il doit en être installé un de 136 litres (30 gallons) avec son tuyautage approprié ou tout autre dispositif approuvé de distribution de mousse.

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

10. Lorsqu'il est spécifié un type spécial d'appareil, d'agent extincteur ou d'installation, tout autre type peut être accepté s'il n'est pas moins efficace que le type spécifié. Par exemple, un appareil à acide carbonique peut être admis au lieu d'une installation à mousse (paragraphe 7, alinéas *d)* et *e)*, pourvu que la quantité d'acide carbonique transportée soit suffisante pour fournir une saturation de 25 % de gaz pour le volume brut de la chaufferie mesurée jusqu'au sommet des chaudières environ.

11. Toutes les installations pour l'extinction de l'incendie doivent être entièrement visitées une fois par an par un inspecteur désigné par l'administration.

#### Règle XLIV.

##### Rôle d'appel.

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

- a)* La fermeture des portes étanches, vannes, etc. ;
- b)* L'armement des embarcations, des radeaux de sauvetage et des engins flottants en général ;
- c)* La mise à l'eau des embarcations sous bossoirs ;
- d)* La préparation générale des autres embarcations, des radeaux de sauvetage et des engins flottants ;
- e)* Le rassemblement des passagers ;
- f)* L'extinction de l'incendie.

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

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

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

#### Regulation XLV.

##### *Musters and Drills.*

Musters of the crew for boat drill shall take place weekly when practicable, and in vessels in which the voyage exceeds one week, before leaving port. The dates upon which musters are held shall be recorded in the Official Log Book and, if in any week a muster is not held, an entry shall be made stating why a muster was not practicable.

In ships in which the voyage exceeds one week practice musters of passengers should be held at an early period of each voyage.

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

The emergency signal for summoning passengers to muster stations shall be a succession of more than six short blasts followed by one long blast on the whistle or syren. This shall be supplemented on all ships except those engaged in short international voyages by other electrically operated signals throughout the ship controlled from the bridge. The meaning of all signals affecting passengers shall be clearly stated in different languages on cards posted in their cabins and in other passenger quarters.

#### SAFETY OF NAVIGATION.

#### Regulation XLVI.

##### *Transmission of Information.*

The transmission of information regarding ice, derelicts, tropical storms or any other direct danger to navigation is obligatory. The form in which the information is sent is not obligatory. It may be transmitted either in plain language (preferably English) or by means of the International Code of Signal (Wireless Telegraphy Section). It should be issued CQ to all ships, and should also be sent to the first point of the coast to which communication can be made with a request that it be transmitted to the appropriate authority.

All messages issued under Article 34 of the present Convention will be preceded by the safety signal TTT followed by an indication of the nature of the danger, thus : TTT Ice ; TTT Derelict ; TTT Storm ; TTT Navigation.

##### *Information Required.*

The following information is desired, the time in all cases being Greenwich Mean Time :

- (a) *Ice, Derelicts and other Direct Dangers to Navigation :*
  - (1) The kind of ice, derelict or danger observed ;
  - (2) The position of the ice, derelict or danger when last observed.
  - (3) The time and date when the observation was made.

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

- a) L'alerte à donner aux passagers ;
- b) Le soin de leur faire revêtir et ajuster convenablement les brassières de sauvetage ;
- c) Leur rassemblement aux postes d'appel ;
- d) Le service d'ordre aux passages et aux échelles et, d'une façon générale, tout ce qui concerne la circulation des passagers.

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

#### Règle XLV.

##### *Appels et exercices.*

Un appel de l'équipage pour exercice d'embarcations doit être fait, autant que possible, chaque semaine et, sur les navires où le voyage dure plus d'une semaine, avant de prendre la mer. Les dates où auront lieu ces exercices seront 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 d'était pas possible devront être mentionnées dans ce journal.

Lorsque le voyage doit durer plus d'une semaine, il devrait être fait un exercice pratique par les passagers, au début du voyage.

Les exercices d'embarcations doivent se faire en employant à tour de rôle les différents groupes d'embarcations. Les inspections et exercices doivent être conduits de manière que l'équipage possède la connaissance 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.

Le signal d'appel pour appeler les passagers aux postes d'appel consistera en une succession d'au moins six coups courts, suivis d'un coup long, de la sirène ou du sifflet. En outre, sur tous les navires autres que ceux qui effectuent des voyages internationaux courts, on doit faire dans tout le navire des signaux commandés électriquement de la passerelle. La signification de tous les signaux intéressant les passagers doit être clairement indiquée en plusieurs langues sur des pancartes affichées dans les cabines et autres locaux pour passagers.

#### SÉCURITÉ DE LA NAVIGATION.

#### Règle XLVI.

##### *Transmission de renseignements.*

La transmission de renseignements concernant les glaces, épaves, tempêtes tropicales ou tout autre danger immédiat pour la navigation est obligatoire. Aucune forme spéciale de transmission n'est imposée. L'information peut être transmise soit en langage clair (de préférence en anglais), soit au moyen du Code international de signaux (signaux radiotélégraphiques). Elle devrait être transmise précédée de CQ à tous les navires et devrait être également envoyée au premier point de la côte où la communication peut se faire avec prière de transmettre à l'autorité compétente.

Tous les messages transmis en vertu de l'article 34 de la présente Convention seront précédés du signal de sécurité TTT suivi d'une indication sur la nature du danger, par exemple : TTT Glace ; TTT Epaves ; TTT Tempête ; TTT Navigation.

##### *Information requise.*

Les renseignements à fournir sont les suivants, l'heure, étant, dans tous les cas, l'heure moyenne de Greenwich :

- a) *Glaces, épaves et autres dangers immédiats pour la navigation :*
  - 1° La nature de la glace, de l'épave ou du danger observés ;
  - 2° La position de la glace, de l'épave ou du danger observés en dernier lieu ;
  - 3° La date et l'heure où l'observation a été faite.

(b) *Tropical Storms.* — (Hurricanes in the West Indies, Typhoons in the China Seas, Cyclones in Indian waters, and storms of a similar nature in other regions).

(1) *A Statement that a Tropical Storm has been Encountered.* — This obligation should be interpreted in a broad spirit, and information transmitted whenever the master has good reason to believe that a tropical storm exists in his neighbourhood.

(2) *Meteorological Information.* — In view of the great assistance given by accurate meteorological data in fixing the position and movement of storm centres, each shipmaster should add to his warning message as much of the following meteorological information as he finds practicable :

- (a) Barometric pressure (millibars, inches or millimetres) ;
- (b) Change in barometric pressure (the change during the previous two to four hours) ;
- (c) Wind direction (true not magnetic) ;
- (d) Wind force (Beaufort or decimal scale) ;
- (e) State of the sea (smooth, moderate, rough, high) ;
- (f) Swell (slight, medium, heavy) and the direction from which it comes.

When barometric pressure is given the word " millibars, " " inches " or " millimetres, " as the case may be, should be added to the reading, and *it should always be stated whether the reading is corrected or uncorrected.*

When changes of the barometer are reported the course and speed of the ship should also be given.

All directions should be true, not magnetic.

(3) *Time and Date and Position of the Ship.* — These should be for the time and position when the meteorological observations reported were made and not when the message was prepared or despatched. The time used in all cases should be Greenwich Mean Time.

(4) *Subsequent Observations.* — When a master has reported a tropical storm it is desirable, but not obligatory, that other observations be made and transmitted at intervals of three hours, so long as the ship remains under the influence of the storm.

#### *Examples.*

##### *Ice.*

TTT Ice. Large berg sighted in 4605 N., 4410 W., at 0800 GMT. May 15.

##### *Derelict.*

TTT Derelict. Observed derelict almost submerged in 4006 N., 1243 W., at 1630 GMT. April 21.

##### *Danger to Navigation.*

TTT Navigation. Alpha lightship not on station. 1800 GMT. January 3.

##### *Tropical Storm.*

TTT Storm. Experiencing tropical storm. Barometer corrected 994 millibars, falling rapidly. Wind NW., force 9, heavy squalls. Swell E. Course ENE., 5 knots. 2204 N., 11354 E. 0030 GMT. August 18.

TTT Storm. Appearances indicate approach of hurricane. Barometer corrected 29.64 inches falling. Wind NE., force 8. Swell medium from NE. Frequent rain squalls. Course 35°, 9 knots. 2200 N., 7236 W. 1300 GMT. September 14.

TTT Storm. Conditions indicate intense cyclone has formed. Wind S. by W. force 5. Barometer uncorrected 753 millimetres, fell 5 millimetres last three hours. Course N. 60 W., 8 knots. 1620 N., 9302 E. 0200 GMT. May 4.

TTT Storm. Typhoon to south-east. Wind increasing from N. and barometer falling rapidly. Position 1812 N., 12605 E. 0300 GMT. June 12.

b) *Tempêtes tropicales.* — (Ouragans aux Antilles, typhons dans les mers de Chine, cyclones dans l'Océan Indien et tempêtes de même nature dans les autres régions) :

1° *Messages signalant qu'une tempête tropicale a été rencontrée.* — Cette obligation doit être comprise dans un esprit large, et l'information devrait être transmise toutes les fois que le capitaine a lieu de croire qu'une tempête tropicale sévit dans son voisinage.

2° *Renseignements météorologiques.* — Vu l'aide précieuse qu'assurent les renseignements météorologiques exacts en déterminant la position et le mouvement des centres de tempête, tout capitaine de navire devrait ajouter à son message d'avertissement le plus de renseignements météorologiques qu'il lui sera possible parmi les suivants :

- a) Pression barométrique (millibars, pouces anglais ou millimètres) ;
- b) Changement dans la pression barométrique (le changement survenu pendant la période de deux à quatre heures qui précède) ;
- c) Direction du vent (vraie et non magnétique) ;
- d) Force du vent (échelle Beaufort, ou échelle décimale) ;
- e) Etat de la mer (calme, modérée, forte, démontée) ;
- f) Houle (modérée, moyenne, forte) et la direction d'où elle vient.

Lorsque la pression barométrique est indiquée, les mots « millibars, pouces anglais, ou millimètres », suivant le cas, devraient être ajoutés à la lecture faite et *il y aurait lieu de toujours indiquer si la lecture est corrigée ou non.*

Lorsque des variations barométriques sont signalées, la route et la vitesse du navire devraient toujours être indiquées.

Tous les caps indiqués doivent être vrais et non magnétiques.

3° *Heure, date et position du navire.* — Ces renseignements doivent s'appliquer à l'heure et à la position où les observations météorologiques ont été prises et non à celle où le message a été préparé ou expédié. Dans tous les cas, l'heure doit être l'heure moyenne de Greenwich.

4° *Observations ultérieures.* — Lorsqu'un capitaine a signalé une tempête tropicale, il est souhaitable mais non obligatoire de relever d'autres observations et de les transmettre à des intervalles de trois heures tant que le navire reste sous l'influence de la tempête.

#### *Exemples.*

##### *Glace.*

TTT Glace. Grand iceberg aperçu à 4605 N., 4410 W., à 0800 GMT. 15 mai.

##### *Epave.*

TTT Epave. Epave observée presque submergée à 4006 N., 1243 W., à 1630 GMT. 21 avril.

##### *Danger pour la navigation.*

TTT Navigation. Bateau phare Alpha pas à son poste 1800 GMT. 3 janvier.

##### *Tempête tropicale.*

TTT Tempête. Subissons tempête tropicale. Baromètre corrigé 994 millibars, baisse rapidement. Vent NW, force 9 Beaufort, forts grains. Houle E. Route ENE., 5 nœuds, 2204 N., 11354 E., 0030 GMT. 18 août.

TTT Tempête. Les apparences indiquent l'approche d'un ouragan. Baromètre corrigé ; 29.64 pouces en baisse. Vent NE., force 8 Beaufort. Houle moyenne du NE. Grains de pluie fréquents. Route 35 degrés, 9 nœuds. 2200 N., 7236 W. 1300 GMT. 14 septembre.

TTT Tempête. Les conditions indiquent la formation d'un cyclone intense. Vent S.  $\frac{1}{4}$  SW., force 5 Beaufort. Baromètre non corrigé 753 mm. a baissé de 5 mm. pendant les trois dernières heures. Route N. 60 W., 8 nœuds. 1620 N., 9302 E. 0200 GMT. 4 mai.

TTT Tempête. Typhon dans le SE. Le vent augmente du nord et le baromètre baisse rapidement Position 1812 N., 12605 E., 0300 GMT. 12 juin.

## CERTIFICATES.

## Regulation XLVII.

*Form of Safety Certificate for Passenger Ships.*

## SAFETY CERTIFICATE.

*(Official Seal.)**(Country.)*for a short  
an international voyage.Issued under the provisions of the  
INTERNATIONAL CONVENTION FOR SAFETY OF LIFE AT SEA, 1929.

Name of Ship	Distinctive Number or Letters	Port of Registry	Gross Tonnage

The  
I, the undersigned,*(Name)* Government certifies  
*(Name)* certify

I. That the above-mentioned ship has been duly surveyed in accordance with the provisions of the International Convention referred to above.

II. That the survey showed that the ship complied with the requirements of the said Convention as regards :

- (1) The hull, main and auxiliary boilers and machinery ;
- (2) The watertight subdivision arrangements and details ;
- (3) The following subdivision loadlines :

Subdivision loadlines assigned and marked on the ship's side at amidships (Convention Article 5)	Freeboard	To apply when the spaces in which passengers are carried include the following alternative spaces
C. 1		
C. 2		
C. 3		

## CERTIFICATS

## Règle XLVII.

*Modèle de certificat de sécurité pour navire à passagers.*

## CERTIFICAT DE SÉCURITÉ

(Cachet officiel.)

(Nationalité.)

pour  $\frac{\text{un}}{\text{un court}}$  voyage international.

Délivré en vertu des dispositions de la

CONVENTION INTERNATIONALE POUR LA SAUVEGARDE DE LA VIE HUMAINE EN MER, 1929.

Nom du navire	Numéro ou Lettres distinctifs du navire	Port d'immatriculation	Tonnage brut

Le Gouvernement

(Nom) certifie

Je, soussigné,

(Nom) certifie

I. Que le navire susvisé a été dûment visité conformément aux dispositions de la Convention internationale précitée.

II. Qu'à la suite de cette visite, il a été constaté que le navire satisfait aux prescriptions de ladite convention en ce qui concerne :

- 1° La coque, les machines et les chaudières principales et auxiliaires ;
- 2° Les dispositions et les détails relatifs au compartimentage étanche ;
- 3° Les lignes de charge de compartimentage.

Lignes de charge de compartimentage déterminées et marquées sur la muraille au milieu du navire. (Article 5 de la convention).	Franc-bord	A utiliser quand les espaces affectés aux passagers comprennent les volumes suivants pouvant être occupés soit par des passagers soit par des marchandises
C. 1		
C. 2		
C. 3		

(4) The boats, life-rafts and life-saving appliances which provide for a total number (crew and passengers) of ..... persons, and no more, viz. :

- ..... boats capable of accommodating ..... persons.
- ..... life-rafts of accommodating ..... persons.
- ..... buoyant apparatus capable of supporting ..... persons.
- ..... life-buoys.
- ..... life-jackets.
- ..... certificated lifeboatmen.

(5) The radiotelegraph installations :

	Requirements of Articles..... of the said Convention	Actual provision
Hours of watch .....	...	...
Whether approved auto-alarm fitted .....	...	...
Whether separate emergency installation fitted .....	...	...
Minimum number of operators .....	...	...
Additional operators or watchers .....	...	...
Whether direction-finding apparatus fitted .....	...	...

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

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

Issued at ..... the ..... day of .....

*Here follows the seal or signature of the authority entitled to issue this certificate.*

*(Seal.)*

*If signed, the following paragraph is to be added :*

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

*(Signature.)*

*Form of Safety Radiotelegraphy Certificate.*

**SAFETY RADIOTELEGRAPHY CERTIFICATE.**

*(Official Seal.)*

*(Country.)*

Issued under the provisions of the

INTERNATIONAL CONVENTION FOR SAFETY OF LIFE AT SEA, 1929.

Name of Ship	Distinctive Number or Letters	Port of Registry	Gross Tonnage



4° Les embarcations, radeaux de sauvetage et engins de sauvetage qui sont suffisants pour un nombre total maximum de ..... personnes (équipage et passagers), à savoir :

- ..... embarcations susceptibles de recevoir ..... personnes.
- ..... radeaux de sauvetage susceptibles de recevoir ..... personnes.
- ..... engins flottants susceptibles de supporter ..... personnes.
- ..... bouées de sauvetage.
- ..... brassières de sauvetage.
- ..... canotiers brevetés.

5° Les installations radiotélégraphiques :

	Prescriptions des articles ..... de ladite convention	Dispositions réalisées à bord
Heures d'écoute ... ..	...	...
Y a-t-il un appareil auto-alarme approuvé ? ... ..	...	...
Y a-t-il une installation de secours indépendante ... ..	...	...
Nombre minimum d'opérateurs ... ..	...	...
Opérateurs supplémentaires ou écouteurs ... ..	...	...
Y a-t-il un radiogoniomètre ? ... ..	...	...

III. Que le navire répond à toutes les autres prescriptions de ladite convention dans la mesure où elles lui sont applicables.

Ce certificat est délivré au nom du Gouvernement ..... Il est valable jusqu'au ..... 19....

Délivré à ....., le ..... 19....

(Placer ici le cachet ou la signature de l'autorité chargée de la délivrance de ce certificat).

(Cachet.)

Si ce document est signé, le paragraphe suivant est ajouté :

Le soussigné déclare qu'il est dûment autorisé par ledit gouvernement à délivrer le présent certificat.

(Signature.)

*Modèle de certificat de sécurité radiotélégraphique.*

### CERTIFICAT DE SÉCURITÉ RADIOTÉLÉGRAPHIQUE

(Cachet officiel.)

(Nationalité.)

Délivré en vertu des dispositions de la

CONVENTION INTERNATIONALE POUR LA SAUVEGARDE DE LA VIE HUMAINE EN MER, 1929.

Nom du navire	Numéro ou lettres distinctifs du navire	Port d'immatriculation	Tonnage brut

The  
I, the undersigned,

(Name) Government certify  
(Name) certify

That the above-mentioned ship complies with the provisions of the International Convention referred to above as regards Radiotelegraphy :

	Requirement of Articles..... of the said Convention	Actual provision
Hours of watch . . . . .	...	...
Whether approved auto-alarm fitted . . . . .	...	...
Whether separate emergency installation fitted . . . . .	—	...
Minimum number of operators . . . . .	...	...
Additional operators or watchers . . . . .	...	...
Whether direction-finding apparatus fitted . . . . .	...	...

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

Issued at ..... the ..... day of .....

Here follows the seal or signature of the authority entitled to issue this certificate.

(Seal.)

If signed, the following paragraph is to be added :

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

(Signature.)

*Form of Exemption Certificate.*

EXEMPTION CERTIFICATE.

(Official Seal.)

(Country.)

Issued under the provisions of the

INTERNATIONAL CONVENTION FOR SAFETY OF LIFE AT SEA, 1929.

Name of Ship	Distinctive Number or Letters	Port of Registry	Gross Tonnage

Le Gouvernement

(Nom) certifié

Je, soussigné,

(Nom) certifié

I. Que le navire susvisé satisfait aux prescriptions de la Convention internationale précitée en ce qui concerne la radiotélégraphie :

	Prescriptions des articles..... de ladite convention	Dispositions réalisées à bord
Heures de veille .....	...	...
Y a-t-il un appareil auto-alarme approuvé ? .....	...	...
Y a-t-il une installation de secours indépendante ?...	...	...
Nombre minimum d'opérateurs .....	...	...
Opérateurs supplémentaires ou écouteurs .....	...	...
Y a-t-il un radiogoniomètre ? .....	...	...

Ce certificat est délivré au nom du Gouvernement ..... Il est valable jusqu'au.....

Délivré à ..... le ..... 19...

(Placer ici le cachet ou la signature de l'autorité chargée de délivrer ce certificat.)

(Cachet.)

Si le document est signé, la paragraphe suivant est ajouté :

Le soussigné déclare qu'il est dûment autorisé par ledit Gouvernement à délivrer ce certificat

(Signature.)

*Modèle de certificat de dispense.*

CERTIFICAT DE DISPENSE

(Cachet officiel.)

(Nationalité.)

Délivré en vertu des dispositions prévues par la

CONVENTION INTERNATIONALE POUR LA SAUVEGARDE DE LA VIE HUMAINE EN MER, 1929.

Nom du navire	Numéro ou lettres distinctifs du navire	Port d'immatriculation	Tonnage brut

The  
I, the undersigned,

(Name) Government certify  
(Name) certify

That the above-mentioned ship is under the authority conferred by Article ..... of the International Convention referred to above exempted from the requirements of <sup>1</sup> ..... of the Convention on the voyages ..... to .....

\* Insert here the conditions, if any, on which the exemption certificate is granted. }

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

Issued at ..... the ..... day of .....

Here follows the seal or signature of the authority entitled to issue this certificate.

(Seal.)

If signed, the following paragraph is to be added :

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

(Signature.)

<sup>1</sup> Insert here references to Articles and Regulations specifying particular paragraphs.

### SIMLA RULES, 1931. <sup>1</sup>

GENERAL RULES RELATING TO CONSTRUCTION AND LIFE-SAVING APPLIANCES ON SHIPS EMPLOYED IN THE CARRIAGE OF LARGE NUMBERS OF UNBERTHED PASSENGERS IN SPECIAL TRADES. SIGNED AT SIMLA, JUNE 11, 1931.

*Texte officiel anglais communiqué par l'envoyé extraordinaire et ministre plénipotentiaire des Pays-Bas à Berne et par le secrétaire d'Etat aux Affaires étrangères de Sa Majesté en Grande-Bretagne. L'enregistrement de ces règles a eu lieu le 1<sup>er</sup> mars 1933.*

### PREAMBLE.

THE GOVERNMENTS OF CEYLON, HONG KONG, INDIA, THE NETHERLANDS, THE NETHERLANDS EAST INDIES, and THE STRAITS SETTLEMENTS being satisfied that it is impracticable to enforce compliance with the requirements of Chapters II and III of the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1929, in the case of passenger ships engaged in the carriage of large numbers of unberthed Mohammadan pilgrims and/or other unberthed passengers to or from their countries and desiring to formulate general rules concerning Construction, Life-saving Appliances, etc., applicable to the particular circumstances of these trades in accordance with Article 4, paragraph 6 (b) and Article 12, paragraph 5 (d), of the said Convention, have appointed the undermentioned delegates to formulate such rules :

THE GOVERNMENT OF CEYLON :

Mr. B. G. DE GLANVILLE, Ceylon Civil Service, Principal Collector of Customs, Colombo.

<sup>1</sup> Entrées en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 1933.

Le Gouvernement

(Nom) certifiée

Je, soussigné,

(Nom) certifiée

Que le navire susvisé est dispensé, en vertu de l'article ..... de la Convention internationale précitée, des prescriptions de <sup>1</sup> ..... de la convention pour les voyages de ..... à .....

\* Insérer ici les conditions s'il en existe, sous lesquelles le certificat de dispense est accordé. }

Ce certificat est délivré au nom du Gouvernement ..... Il est valable jusqu'au .....

Délivré à ....., le ..... 19...

(Placer ici le cachet ou la signature de l'autorité chargée de délivrer ce certificat.)

(Cachet.)

Si ce document est signé, le paragraphe suivant est ajouté :

Le soussigné déclare qu'il est dûment autorisé par ledit gouvernement à délivrer ce certificat.

(Signature.)

\* Insérer ici la référence aux articles et aux règles en spécifiant les paragraphes.

## <sup>1</sup> TRADUCTION. — TRANSLATION.

### PRESCRIPTIONS DE SIMLA, 1931.<sup>2</sup>

PRESCRIPTIONS GÉNÉRALES CONCERNANT LA CONSTRUCTION ET LES ENGINS DE SAUVETAGE DES NAVIRES, UTILISÉS POUR LES TRANSPORTS SPÉCIAUX D'UN GRAND NOMBRE DE PASSAGERS, SANS INSTALLATION DE COUCHETTES. SIGNÉES A SIMLA, LE 11 JUIN 1931.

*English official text communicated by the Envoy Extraordinary and Minister Plenipotentiary of the Netherlands at Berne and by His Majesty's Secretary of State for Foreign Affairs in Great Britain. The registration of these Rules took place March 1, 1933.*

### PRÉAMBULE

LES GOUVERNEMENTS DE CEYLAN, DE HONG-KONG, DE L'INDE, DES PAYS-BAS, DES INDES ORIENTALES NÉERLANDAISES et DES STRAITS SETTLEMENTS, jugeant qu'il est pratiquement impossible d'appliquer les prescriptions des chapitres II et III de la Convention internationale de 1929 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer, en ce qui concerne les navires à passagers affectés au transport d'un grand nombre de pèlerins musulmans et/ ou autres passagers sans installation de couchettes, à destination ou en provenance de leurs pays, et désireux de formuler conformément à l'alinéa 6 b) de l'article 4 et de l'alinéa 5 d) de l'article 12 de ladite convention, des prescriptions générales concernant la construction, les engins de sauvetage, etc., applicables aux conditions particulières de ces transports, ont désigné, pour formuler ces prescriptions, les délégués dont les noms sont indiqués ci-après :

LE GOUVERNEMENT DE CEYLAN :

M. B. G. DE GLANVILLE, administration civile de Ceylan, receveur principal des Douanes, à Colombo.

<sup>1</sup> Traduit par le Secrétariat de la Société des Nations, à titre d'information.

<sup>1</sup> Translated by the Secretariat of the League of Nations, for information.

<sup>2</sup> Came into force January 1st, 1933.

## THE GOVERNMENT OF HONG KONG :

Commander G. F. HOLE, R. N. (Retd.), Harbour Master, etc., Hong Kong ;  
 Mr. W. O. LAMBERT, First Assistant Government Marine Surveyor, Hong Kong ;  
 Mr. G. SWAN, Senior Naval Architect, Hong Kong ;  
 Engineer Lieut.-Commander F. W. JAMES, R.D., R.N.R. (Retd.), Senior Superintendent,  
 China Navigation Company, Ltd. ;  
 Mr. A. MACINDOE, Assistant Naval Architect to the Taikoo Dockyard and Engineering  
 Company of Hong Kong, Ltd.

## THE GOVERNMENT OF INDIA :

The Hon'ble Mr. J. A. WOODHEAD, C.I.E., I.C.S., Member of the Council of the Governor  
 General of India in charge of the Departments of Commerce and Railways ;  
 Captain H. J. TEMPERLEY GREY, R.D., R.N.R. (Retd.), Nautical Adviser to the  
 Government of India ;  
 Engineer Lieut.-Commander F. RAE, R.N., Chief Surveyor with the Government of India ;  
 Mr. A. BARTER, Ship Surveyor, Mercantile Marine Department, Bombay ;  
 Mr. A. O. BROWN of Messrs. Mackinnon Mackenzie & Company, Calcutta, Managing  
 Agents, the B. I. S. N. Company, Ltd. ;  
 Mr. M. A. MASTER, General Manager, Scindia Steam Navigation Company, Ltd., Bombay.

## THE GOVERNMENT OF THE NETHERLANDS :

Dr. H. G. VON OVEN, Consul General of the Netherlands, Calcutta ;  
 Mr. M. C. KONING, Director of the Nederland Steam Ship Company.

*Expert :*

Mr. H. N. PRINS, Naval Architect of the Nederland Steam Ship Company.

## THE GOVERNMENT OF THE NETHERLANDS EAST INDIES :

Mr. A. J. W. VAN ANROOY, Inspector General, Head of the Navigation Service, Netherlands  
 East Indies ;  
 Mr. J. W. LANGELER, Inspector of Navigation, Netherlands East Indies ;  
 Mr. T. DE MEESTER, General Manager of the Java-China-Japan Line ;  
 Mr. E. STRAATEMEIER, Managing Director of the Royal Packet Navigation Company.

*Experts :*

Mr. J. J. VAN KLAVEREN, Government Surveyor of Ships, Netherlands East Indies ;  
 Captain P. A. VERGROESEN, Java-China-Japan Line.  
 Mr. J. A. SCHEPERS, Naval Architect, Royal Packet Navigation Company.

## THE GOVERNMENT OF THE STRAITS SETTLEMENTS :

Mr. C. D. AHEARNE, Malayan Civil Service, Controller of Labour, Malaya ;  
 Mr. W. MELLOR, Surveyor General of Ships, Straits Settlements ;  
 Mr. G. HERON, Deputy Surveyor General of Ships, Straits Settlements ;  
 Mr. C. E. WURTZBURG, Director, Straits Steam Ship Company, Ltd. ;  
 Mr. J. R. HOBHOUSE, Manager of the Ocean Steam Ship Company, Ltd. ;  
 Mr. F. G. RITCHIE, Technical Adviser, Straits Steam Ship Company, Ltd., and the  
 Singapore Chinese Chamber of Commerce ;  
 Mr. H. FLETT, Naval Architect, The Ocean Steam Ship Company, Ltd. ;  
 Mr. LIM KIAN BENG, Manager, The Ho Hong Steam Ship Company, Ltd.

THE GOVERNMENT OF FRANCE, having been invited to send representatives to the Conference,  
 appointed M. André DANJOU, French Consul General at Calcutta, as an observer on behalf of that  
 Government.

## LE GOUVERNEMENT DE HONG-KONG :

- Le capitaine de vaisseau G. F. HOLE, R. N. (en retraite), capitaine de port, etc., Hong-Kong ;  
 M. W. O. LAMBERT, premier inspecteur adjoint de la Marine, Hong-Kong ;  
 M. G. SWAN, ingénieur principal de la Marine à Hong-Kong ;  
 Ingénieur en chef du génie maritime F. W. JAMES, R.D., R.N.R. (en retraite), inspecteur principal de la « China Navigation Company Ltd. » ;  
 M. A. MACINDOE, ingénieur naval adjoint de la « Taikoo Dockyard and Engineering Company of Hong-Kong Ltd. »

## LE GOUVERNEMENT DE L'INDE :

- L'honorable M. J. A. WOODHEAD, C.I.E., I.C.S., membre du Conseil du gouverneur général de l'Inde, chef des Départements du Commerce et des Chemins de fer ;  
 Le capitaine H. J. TEMPERLEY GREY, R.D., R.N.R. (en retraite), conseiller naval du Gouvernement de l'Inde ;  
 L'ingénieur en chef du génie maritime F. RAE, R.N., inspecteur principal du Gouvernement de l'Inde ;  
 M. A. BARTER, inspecteur maritime, Département de la Marine marchande à Bombay ;  
 M. A. O. BROWN de la maison Mackinnon Mackenzie & Company, à Calcutta, agents directeurs B.I.S.N. Company, Ltd. ;  
 M. M. A. MASTER, directeur général de la « Scindia Steam Navigation Company, Ltd. », à Bombay.

## LE GOUVERNEMENT DES PAYS-BAS :

- Le Dr H. G. VON OVEN, consul général des Pays-Bas à Calcutta ;  
 M. M. C. KONING, administrateur de la « Nederlnad Steam Ship Company ».

*Experts :*

- M. H. N. PRINS, ingénieur naval de la « Nederland Steam Ship Company ».

## LE GOUVERNEMENT DES INDES ORIENTALES NÉERLANDAISES :

- M. A. J. W. VAN ANROOY, inspecteur général, chef du Service de la Navigation, Indes orientales néerlandaises ;  
 M. J. W. LANGELER, inspecteur de la Navigation, Indes orientales néerlandaises ;  
 M. T. DE MEESTER, directeur général de la « Java-China-Japan Line » ;  
 M. E. STRAATEMEIER, administrateur délégué de la « Royal Packet Navigation Company ».

*Experts :*

- M. J. J. VAN KLAVEREN, inspecteur naval des Indes orientales néerlandaises ;  
 Le capitaine P. A. VERGROESEN « Java-China-Japan Line » ;  
 M. J. A. SCHEPERS, ingénieur naval, « Royal Packet Navigation Company ».

## LE GOUVERNEMENT DES STRAITS SETTLEMENTS :

- M. C. D. AHEARNE, Administration civile de la Malaisie, inspecteur du Travail, Malaisie ;  
 M. W. MELLOR, inspecteur naval général, Etablissements de Détroit ;  
 M. G. HERON, inspecteur naval général adjoint, Etablissement du Détroit ;  
 M. C. E. WURTZBURG, administrateur de la « Straits Steam Ship Company Ltd » ;  
 M. J. R. HOBHOUSE, directeur de la « Ocean Steam Ship Company, Ltd. » ;  
 M. F. G. RITCHIE, conseiller technique de la « Straits Steam Ship Company, Ltd. » et de la Chambre de commerce chinoise à Singapour ;  
 M. H. FLETT, ingénieur naval, « The Ocean Steam Ship Company, Ltd. » ;  
 M. LIM KIAN BENG, directeur de la « Ho Hong Steam Ship Company, Ltd. ».

LE GOUVERNEMENT FRANÇAIS, ayant été invité à envoyer des représentants à la Conférence, a désigné M. André DANJOU, consul général de France à Calcutta, comme son observateur.

The Straits Settlements Delegation was entrusted with the representation of the interests of the Government of FIJI, TRINIDAD and BRITISH GUIANA.

Dr. P. P. PILLAI also attended the Conference as an observer on behalf of the International Labour Office of the LEAGUE OF NATIONS.

The delegates having assembled in Conference at Simla in May and June 1931, have agreed, subject to confirmation by their respective Governments, to the following General Rules :

PART I.

GENERAL.

Rule 1.

*Name.*

These Rules shall be called the Simla Rules, 1931.

Rule 2.

*Application.*

These Rules, except where it is otherwise expressly provided, apply to new passenger ships which are mechanically propelled and are engaged on international voyages involving the carriage of :

(a) Large numbers of unberthed passengers in the pilgrim trade to or from the countries of Ceylon, Hong Kong, India, the Netherlands East Indies and the Straits Settlements, from or to ports in the Red Sea ;

(b) Large numbers of unberthed passengers in trades other than the pilgrim trade, to or from the countries of Ceylon, Hong Kong, India, the Netherlands East Indies, and the Straits Settlements ; and

(c) Large numbers of unberthed passengers in trades to or from countries which may hereafter accede to these Rules.

Rule 3.

*Interpretation.*

These Rules shall take the place of Chapters II and III of the Convention as regards all ships to which they are applicable and references to Chapters II and III in other parts of the Convention shall for such ships be read as references to those Chapters as amended by these Rules.

Rule 4.

*Definitions.*

For the purpose of these Rules :

(a) The expression " Convention " means the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1929 ;



La délégation des Etablissements du Détroit a été chargée de défendre les intérêts des gouvernements de FIDJI, de la TRINITÉ et de la GUYANE BRITANNIQUE.

Le D<sup>r</sup> P. P. PILLAI a également assisté à la conférence en qualité d'observateur pour le compte du Bureau international du Travail de la SOCIÉTÉ DES NATIONS.

Les délégués s'étant réunis en conférence à Simla en mai et en juin 1931 sont convenus, des prescriptions générales ci-après sous réserve de l'approbation de leurs gouvernements respectifs :

## PARTIE

### GÉNÉRALITÉS.

#### Prescription 1.

##### *Désignation.*

Les présentes prescriptions seront désignées sous le nom de « Prescriptions de Simla, 1931 ».

#### Prescription 2.

##### *Application.*

Les présentes prescriptions, sauf dispositions contraires expresses, s'appliquent aux navires à passagers neufs, à propulsion mécanique, qui effectuent des voyages internationaux comportant le transport :

a) D'un grand nombre de passagers sans installation de couchettes, dans le trafic des pèlerins, à destination ou en provenance de Ceylan, de Hong-Kong, de l'Inde, des Indes orientales néerlandaises et des Straits Settlements, en provenance ou à destination de ports de la Mer Rouge ;

b) D'un grand nombre de passagers sans installation de couchettes dans des trafics autres que celui des pèlerins, à destination ou en provenance de Ceylan, de Hong-Kong, de l'Inde, des Indes orientales néerlandaises et des Straits Settlements ; et

c) D'un grand nombre de passagers sans installation de couchettes dans le trafic à destination ou en provenance de pays qui pourront ultérieurement adhérer aux présentes prescriptions.

#### Prescription 3.

##### *Interprétation.*

Les présentes prescriptions se substitueront aux chapitres II et III de la convention pour tous les navires auxquels elles sont applicables et dans les cas où d'autres parties de la convention renvoient aux chapitres II et III, on considérera, en ce qui concerne ces navires, qu'elles visent ces chapitres amendés par les présentes prescriptions.

#### Prescription 4.

##### *Définitions.*

Dans les présentes prescriptions :

a) L'expression « Convention » vise la Convention internationale de 1929 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer ;

(b) The expression "Regulation" means one of the Regulations contained in Annex I to the Convention ;

(c) The expression "new passenger ship" means a ship the keel of which is laid after the expiry of two years from the date on which the Convention comes into force under Article 65 thereof or a ship which has not been certified to carry unberthed passengers in the trades to which these Rules apply during a period of two years prior to that date, all other ships being described as existing ships ;

(d) The expression "pilgrim ship" means a ship conveying or about to convey to or from any port in the Red Sea Mohammedan pilgrims going to or returning from the Hedjaz ;

(e) The expression "international voyage" means a voyage from a country to which the Convention applies to a port outside such country, or conversely ; and for this purpose every colony, overseas territory, protectorate or territory under suzerainty or mandate is regarded as a separate country ;

(f) The expression "short international voyage" means an international voyage in the course of which a ship is not more than 200 miles from the nearest land ;

(g) The expression "buoyant apparatus" means buoyant deck seats, or buoyant deck chairs, or any other buoyant apparatus excepting boats, life-buoys and life-jackets.

#### Rule 5.

##### *Coasting voyages.*

Each Administration, if it considers that the route and the conditions of the voyage are such as to render the application of the full requirements of Parts II and III of these Rules unreasonable or unnecessary, may to that extent exempt from the requirements of those Parts individual ships or classes of ships belonging to its country which, in the course of their voyage, do not go more than 20 miles from the nearest land, or in the area specified in Rule 16, section (4), more than 30 miles from the nearest land :

Provided that ships which in the course of their voyage proceed more than 20 miles from the nearest land :

(a) When navigating the Yellow Sea and the Gulf of Chihli to the westward of a line joining Antung and Shawshan Island at the mouth of the Yang-tse-Kiang, or

(b) When navigating the China Sea to the northward of a line joining Hong Kong and the north-east extremity of Hainan Island, or

(c) When crossing the Gulf of Cutch or the Gulf of Cambay,

may be dealt with by the Administration concerned under this Rule.

#### Rule 6.

##### *Existing ships.*

In the case of existing passenger ships which are mechanically propelled and are engaged on international voyages, and which do not already comply with the provisions of these Rules relating to new passenger ships, the arrangements on each ship shall be considered by the Administration of the country to which the ship belongs and such improvements as are practicable and reasonable shall be made not later than the expiry of two years from the date on which the Convention comes into force under Article 65 thereof with a view to providing (i) increased safety under the headings dealt with in Part II of these Rules, and (ii) substantial compliance with the general principles of Part III of the Rules.

b) L'expression « règle » vise l'une des règles de l'annexe I à la Convention ;

c) L'expression « navire à passagers neuf » désigne un navire dont la quille a été posée après l'expiration d'un délai de deux ans à compter de la date à laquelle la convention entre en vigueur, conformément à l'article 65, ou un navire qui n'a pas fait l'objet d'un certificat attestant qu'au cours des deux années antérieures à cette date, il a été affecté au transport de passagers sans installation de couchettes dans les catégories de trafic auxquelles s'appliquent les présentes prescriptions ; tous les autres navires sont désignés comme navires existants ;

d) L'expression « navires de pèlerins » vise un navire transportant ou sur le point de transporter, à destination ou en provenance de tout port de la Mer Rouge, des pèlerins musulmans se rendant au Hedjaz ou en revenant ;

e) L'expression « voyage international » désigne un voyage au départ d'un pays auquel s'applique la convention et à destination d'un port situé en dehors de ce pays, ou inversement ; à cet effet, toute colonie, tout territoire d'outre-mer, tout protectorat ou territoire sous suzeraineté ou sous mandat est considéré comme un pays distinct ;

f) L'expression « voyage international court » désigne un voyage international au cours duquel un navire ne s'éloigne pas de plus de 200 milles de la terre la plus proche.

g) L'expression « engins flottants » désigne les sièges de pont flottants, chaises de pont flottantes ou tout autre engin flottant à l'exception des embarcations, brassières de sauvetage ou bouées de sauvetage.

#### Prescription 5.

##### *Voyages côtiers.*

Toute administration, si elle considère que la route suivie et les conditions du voyage sont de nature à ne rendre l'application de toutes les clauses des parties II et III des présentes prescriptions ni raisonnable ni nécessaire, peut, dans cette mesure, dispenser des prescriptions de ces parties tous navires ou toutes catégories de navires de son pays qui, au cours de leur voyage, ne s'éloignent pas de plus de 20 milles de la terre la plus proche, ou, dans la zone indiquée à l'alinéa 4 de la prescription 16, de plus de 30 milles de la terre la plus proche.

Toutefois, l'administration intéressée peut appliquer la présente prescription à des navires qui, dans le cours de leur voyage, s'éloignent de plus de 20 milles de la terre la plus proche :

a) Lorsqu'ils naviguent sur la Mer Jaune et dans le golfe de Chihli, à l'ouest d'une ligne reliant Antoung à l'île Shaweshan, à l'embouchure du Yang-tsé-Kiang ; ou

b) Lorsqu'ils naviguent dans la Mer de Chine, au nord d'une ligne reliant Hong-Kong à l'extrémité nord-est de l'île de Hainan ; ou

c) Lorsqu'ils traversent le golfe de Cutch ou le golfe de Cambay.

#### Prescription 6.

##### *Navires existants.*

En ce qui concerne les navires à passagers existants, à propulsion mécanique, qui effectuent des voyages internationaux et ne remplissent pas encore les conditions des présentes prescriptions relatives aux navires à passagers neufs, les arrangements à bord de chaque navire seront examinés par l'administration du pays auquel appartient le navire, et toute amélioration jugée réalisable et raisonnable sera effectuée dans un délai maximum de deux ans à compter de la date à laquelle la Convention entre en vigueur en vertu de son article 65, en vue *i)* de renforcer la sécurité sur les points indiqués dans la partie II des présentes prescriptions, et *ii)* d'assurer l'application réelle des principes généraux de la partie III desdites prescriptions.

## PART II.

## CONSTRUCTION.

## Rule 7.

*Relaxations on Short International Voyages.*

In the case of a passenger ship engaged on short international voyages the Administration of the country to which the ship belongs may allow relaxations from such of the requirements of Regulations IX, X, XV and XIX as may be proved to the satisfaction of the Administration to be neither reasonable nor practicable.

## Rule 8.

*Watertight sub-division of ships.*

1. Ships shall be as efficiently sub-divided as is possible having regard to the nature of the service for which they are intended. The requirements respecting sub-division are given in the following Rules and in the Regulations.

2. The degree of sub-division provided for by these requirements varies with the length of the ship and with the service, in such manner that the highest degree of sub-division corresponds with the ships of greatest length primarily engaged in the carriage of passengers.

3. Regulations I to V indicate the method to be followed in order to determine the degree of sub-division applicable to a ship :

Provided that the Regulations concerned shall be applied subject to the following additions and alterations :

(a) There shall be added to Regulation III, section (3), the following proviso—  
“ Provided that where it is shown to the satisfaction of the Administration that the permeability of one or more compartments of the portion of the ship before (or abaft) the machinery space is less than that given by the formula  $63 + 35 \frac{a}{V}$  the calculated values may be substituted for each of the compartments in that portion of the ship. For the purposes of such calculation, the permeabilities of passenger spaces, as defined in Regulation I (9), shall be taken as 95, that of all cargo, coal and store spaces as 60, and that of double bottom, oil fuel and other tanks at such values as may be approved in each case by the Administration. ”

(b) The Criterion of Service Numeral shall be determined by the following formula and not by those given in Regulation IV, section (2).

$$C = 72 \frac{M + \frac{3}{2} P_1}{V + P_1 - P}$$

Where M = the volume of the machinery space as defined in Regulation I (8) ; with the addition thereto of the volume of any permanent oil fuel bunkers which may be situated above the inner bottom and before or abaft the machinery space.

P = the whole volume of the passenger spaces below the margin line as defined in Regulation I (9).

V = the whole volume of the ship below the margin line.

## PARTIE II.

## CONSTRUCTION

## Prescription 7.

*Dérogations pour des voyages internationaux courts.*

En ce qui concerne les navires à passagers effectuant des voyages internationaux courts, l'administration du pays auquel appartient le navire peut accorder telles dérogations aux conditions des règles IX, X, XV et XIX, dont l'application est reconnue par l'administration n'être ni raisonnable ni réalisable.

## Prescription 8.

*Compartimentage étanche des navires.*

1. Les navires doivent être compartimentés aussi efficacement que possible eu égard à la nature du service auquel ils sont destinés. Les prescriptions relatives au compartimentage sont fixées par les prescriptions suivantes et dans les règles.

2. Le degré de compartimentage assuré par l'application de ces dispositions varie selon la longueur du navire et le service, de telle manière que le degré de compartimentage le plus élevé corresponde aux plus longs navires, essentiellement affectés au transport des passagers.

3. Les règles I à V indiquent la méthode à suivre pour déterminer le degré de compartimentage applicable à un navire.

Toutefois, les règles en question seront appliquées sous réserve des additions et modifications ci-après :

a) La disposition suivante est ajoutée à l'alinéa 3 (de la règle III) : « Toutefois, lorsqu'il est établi, à la satisfaction de l'administration, que la perméabilité d'un ou plusieurs compartiments de la partie du navire à l'avant (ou à l'arrière) de la tranche des machines est inférieure à celle qui résulte de l'application de la formule  $63 + 35 \frac{a}{v}$ , les valeurs calculées pourront être utilisées pour chacun des compartiments de cette partie du navire. Pour les besoins de ce calcul, la perméabilité des espaces à passagers, tels qu'ils sont définis dans la règle I (9) sera fixée à 95, celle des espaces affectés aux marchandises, au charbon et aux provisions de bord à 60, et celle du double-fond, des soutes à combustibles liquides et des autres réservoirs aux valeurs approuvées, dans chaque cas, par l'administration ».

b) Le criterium de service sera déterminé d'après la formule ci-après et non pas à l'aide de la formule indiquée à l'alinéa 2 de la règle IV.

$$C = 72 \frac{M + \frac{3}{2} P_1}{V + P_1 - P}$$

Dans cette formule : M = le volume de la tranche des machines, tel qu'il est défini dans la règle I (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 des espaces à passagers au-dessous de la ligne de surimmersion, d'après la définition de la règle I (9).

V = le volume total du navire au-dessous de la ligne de surimmersion.

$$P_1 = P + 7A + .4 L N$$

Where A = the total area in square feet of the spaces measured in determining the number of unberthed passengers to be carried above the margin line including the area of any compartment containing more than six berths. The area of the spaces occupied by galleys, mess rooms, latrines, washplaces, luggage and store rooms, lavatories, hospitals and the airing spaces for between deck passengers shall not be included.

L = the length of the ship, as defined in Regulation I (2).

N = the total number of berths for berthed passengers carried above the margin line, a berthed passenger being defined as one accommodated in a compartment containing not more than six berths.

(c) The following paragraph shall be substituted for Regulation IV, section 3 (d) :

“(d) The provisions of sub-paragraph (c) shall apply also to passenger ships of whatever length, which are certified to carry a total number of passengers not exceeding  $\frac{L^2 \text{ (in feet)}}{1,260}$  or 280, whichever is the less, of which the number of berthed passengers shall not exceed  $\frac{L^2 \text{ (in feet)}}{7,000}$  or 50, whichever is the less. In ships of 430 feet in length and upwards to which this paragraph applies, the sub-division abaft the forepeak shall be governed by the factor unity.”

(d) In Regulation V, section (2), the words “ floodable length ” shall be substituted for the words “ permissible length ”.

4. In order that the required degree of sub-division shall be maintained, a loadline corresponding to the approved sub-division draft shall be assigned and marked on the ship's sides. A ship having spaces which are specially adapted for the accommodation of passengers and the carriage of cargo alternatively may, if the owners desire, have one or more additional loadlines assigned and marked to correspond with the sub-division drafts which the Administration may approve for the alternative service conditions. The freeboard corresponding to each approved subdivision loadline, and the conditions of service for which it is approved, shall be clearly indicated on the Safety Certificate. Sub-division loadlines shall be marked and recorded in the manner provided in Regulation VII, but loadlines assigned under these Rules shall be distinguished by the notation D<sub>1</sub>, D<sub>2</sub>, D<sub>3</sub>, etc.

#### Rule 9.

##### *Peak and Machinery Space, Bulkheads, Shaft Tunnels, etc.*

All ships shall be fitted with watertight forward and after peak bulkheads and with watertight bulkheads at the extremities of the machinery space, and, in screw ships, with watertight shaft tunnels or equivalent sub-division in accordance with the provisions of Regulation VI.

#### Rule 10.

##### *Construction, Testing, etc.*

Regulations VIII to XIII and XV to XXI prescribe rules for :

(a) The construction and testing of sub-division bulkheads, inner bottoms, watertight decks, trunks, ventilators, fireresisting bulkheads, etc. ;

$$P_1 = P + 7A + .4 L N.$$

Dans cette formule : A = la superficie totale, en pieds carrés, des espaces mesurés lors de la détermination du nombre de passagers sans installation de couchettes qui doivent être transportés au-dessus de la ligne de surimmersion, y compris la superficie de tout compartiment contenant plus de six couchettes. Il ne sera pas tenu compte de la superficie des espaces occupés par les cuisines, les carrés de l'équipage, les toilettes, les lavabos, les dépôts des bagages et des provisions, les lavoirs, les infirmeries et les promenoirs pour les passagers d'entrepont,

L = la longueur du navire définie dans la règle I (2).

N = le nombre total des couchettes pour des passagers à couchettes, transportés au-dessus de la ligne de surimmersion. Par l'expression « passager à couchette », il faut entendre un passager installé dans un compartiment ne contenant pas plus de six couchettes.

c) L'alinéa suivant sera substitué à l'alinéa 3 (d) de la règle IV :

« d) Les prescriptions de l'alinéa c) s'appliqueront également aux navires à passagers — quelle qu'en soit la longueur — qui sont prévus pour porter un nombre total de passagers ne dépassant pas le plus petit des deux nombres  $\frac{L^2 \text{ (en pieds)}}{1,260}$  ou 280, et dont le nombre des passagers à couchettes ne dépasse pas le plus petit des deux nombres  $\frac{L^2 \text{ (en pieds)}}{7000}$  ou 50. A bord des navires ayant une longueur de

430 pieds et plus, et auxquels s'applique le présent alinéa, le cloisonnement en arrière de la cloison d'abordage doit être déterminé par un facteur égal à l'unité. »

d) A l'alinéa 2 de la règle V, les mots « longueur admissible » seront remplacés par les mots « longueur envahissable ».

4. Pour que le degré de compartimentage requis soit respecté, une ligne de charge correspondant au tirant d'eau, qui aura été approuvé comme répondant au compartimentage, sera assignée au navire et marquée sur le bordé extérieur. S'il existe sur le navire des espaces spécialement disposés pour servir à volonté soit d'emménagements pour passagers, soit de locaux à marchandises, on pourra, à la demande de l'armateur, lui assigner et tracer sur le bordé extérieur une ou plusieurs lignes de charge additionnelles correspondant aux divers tirants d'eau de compartimentage que l'administration jugera répondre aux différentes conditions de service. Le franc-bord correspondant à chacune de ces lignes de charge approuvées et les conditions de service pour lesquelles il est accepté seront indiqués d'une façon précise sur le certificat de sécurité. Les lignes de charge de compartimentage doivent être marquées et inscrites suivant la méthode prescrite par la règle VII, mais les lignes de charge assignées en vertu des présentes prescriptions seront distinguées par la marque D1), D2), D3), etc.

#### Prescription 9.

*Cloisons des extrémités, cloisons de la tranche des machines, tunnels des lignes d'arbre, etc.*

Il doit exister dans tous les navires des cloisons étanches aux extrémités avant et arrière et aux extrémités de la tranche des machines, et dans les navires à hélice, il doit y avoir des tunnels étanches pour les lignes d'arbre ou un compartimentage équivalent, conformément aux prescriptions de la règle VI.

#### Prescription 10.

*Construction, éprouves, etc.*

Les règles VIII à XIII et XV à XXI contiennent des prescriptions relatives :

a) A la construction et aux éprouves des cloisons de compartimentage, doubles-fonds, ponts étanches, panneaux de descente, conduits de ventilation, cloisons d'incendie, etc.

(b) The conditions governing openings in bulkheads, in the ship's sides and in the weather deck, and the character and use of means which shall be provided for closing these openings ;

(c) The tests and the periodical inspections and operation of the means of closing openings in bulkheads and in the ship's side ;

(d) Exits from watertight compartments ;

(e) Pumping arrangements ; and

(f) Power for going astern and auxiliary steering apparatus.

Provided that the Regulations concerned shall be applied subject to the following additions and alterations :

*To Regulation IX, section 9 (a).*

(II) Shall apply, " when the number of such doors exceeds 3 and does not exceed 5 ", and there shall be added

" (III). When the number of such doors does not exceed 3 :

(i) If the Criterion Numeral does not exceed 65, all the watertight sliding doors may be operated by hand only ;

(ii) If the Criterion Numeral exceeds 65, all the watertight sliding doors shall be operated by power. "

*To Regulation X, section 2.*

The following shall be substituted for sub-paragraph (d) :

" (d) If in a between deck, the sills of any of the sidescuttles referred to in sub-paragraph (b) are below a line drawn parallel to the bulkhead deck at side and having its lowest point  $4\frac{1}{2}$  feet plus two and a half per cent. of the breadth of the ship above the loadline at which the ship may be floating on her departure from any port, the Administration shall indicate the limiting draught at which these sidescuttles shall be closed watertight and locked before the ship leaves port, taking into account that in tropical waters in fair weather this limiting draught may be increased by 1 foot over the limiting draught indicated for navigation outside such waters. Such sidescuttles shall not be opened during navigation and the time of their opening in port and of closing and locking them before leaving port shall be entered in the official log book. "

*To Regulation XVI.*

There shall be added after the first paragraph " but such bulkheads shall not be required in long detached closed superstructures which are not permanently arranged to convey berthed passengers and in superstructures having large openings in the ship's sides ".

*To Regulation XVIII, section (2).*

Add the words :

" Each Administration may exempt ships of less than 150 feet in length from having such means of escape from the shaft tunnels. "

*To Regulation XIX.*

Section (3) shall not apply to a pilgrim ship or to a ship carrying not more than twelve berthed passengers. Section (12) except for the first sentence shall apply only to ships carrying an emergency bilge pump.



*b)* Aux ouvertures dans les cloisons, dans la muraille du navire et dans le pont exposé à la mer, au type des moyens de fermetures qui doit être employé pour les clore et à l'emploi qui doit en être fait ;

*c)* Aux épreuves, aux inspections périodiques et aux manœuvres périodiques des moyens de fermeture des ouvertures dans les cloisons étanches et dans la muraille du navire ;

*d)* Aux moyens de sortie des compartiments étanches ;

*e)* Aux dispositifs de pompage ; et

*f)* A la puissance disponible pour la marche arrière et à l'appareil à gouverner auxiliaire.

Toutefois, les règles en question seront appliquées sous réserve des additions et modifications ci-après :

*Ad alinéa 9 a) de la règle IX.*

(II). Sont appliquées « si le nombre de ces portes excède trois et n'excède pas cinq », et il y sera ajouté

« (III). Si le nombre de ces portes n'excède pas trois :

*(i)* Si le critérium n'excède pas 65, toutes les portes étanches à glissières peuvent être manœuvrées à la main seulement ;

*(ii)* Si le critérium excède 65, toutes les portes étanches à glissières devront être manœuvrées au moyen d'une source d'énergie ».

*Ad alinéa 2 de la règle X.*

Le texte suivant sera substitué à l'alinéa (*d*) :

« *d*) Si, dans un entrepont, le bord inférieur de l'ouverture de l'un quelconque des hublots visés à l'alinéa *b*) ci-dessus est au-dessous d'une ligne tracée parallèlement au livet du pont de cloisonnement, et ayant son point le plus bas à 4 pieds  $\frac{1}{2}$  plus 2  $\frac{1}{2}$  pour cent de la largeur du navire au-dessus de la flottaison du navire à son départ du port, l'administration indiquera le tirant d'eau maximum auquel les hublots en question devront être fermés d'une façon étanche et à clé avant que le navire quitte le port, étant entendu que dans les eaux tropicales, par beau temps, ce tirant d'eau maximum pourra être porté à un chiffre supérieur d'un pied à celui du tirant d'eau maximum indiqué pour la navigation en dehors de ces eaux. Ces hublots ne devront pas être ouverts en cours de navigation et les heures d'ouverture dans le port et leur fermeture à clé avant le départ seront inscrites au journal de bord réglementaire ».

*Ad règle XVI.*

Le texte suivant sera ajouté après le premier alinéa :

« Mais ces cloisons ne seront pas exigées dans de longues superstructures détachées et fermées qui ne sont pas aménagées d'une manière permanente pour le transport de passagers à couchette, et dans des superstructures ayant de grandes ouvertures sur le bordé du navire ».

*Ad alinéa 2 de la règle XVIII.*

Ajouter :

« Avec l'autorisation de l'administration, ces échappées des tunnels d'arbres pourront faire défaut sur les navires d'une longueur de moins de 150 pieds ».

*Ad règle XIX.*

L'alinéa 3 ne s'appliquera pas à un navire de pèlerins ou à un navire ne transportant pas plus de 12 passagers à couchette. L'alinéa 12, exception faite de la première phrase, ne s'appliquera qu'aux navires pourvus d'une pompe de cale de secours.

## Rule 11.

*Stability Test.*

Every new passenger ship shall be inclined upon its completion and the elements of its stability determined. The operating personnel shall be supplied with such information on this subject as is necessary to permit efficient handling of the ship.

## Rule 12.

*Entries in the Official Log Book.*

A record of the closing and opening of watertight doors, etc., and of all inspections and drills, shall be entered in the official log book as required by Regulation XIV.

## Rule 13.

*Initial and subsequent Survey of Ships.*

The general principles which shall govern the survey of ships, whether new or existing, as regards hull, main and auxiliary boilers and machinery, and equipments, are stated in Regulation XXII. Each Contracting Government undertakes :

- (1) To draw up detailed regulations in accordance with these general principles, or to bring its existing regulations into agreement with these principles ;
- (2) To secure that these regulations shall be enforced.

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

## Rule 14.

*General Provisions.*

Each Administration undertakes to apply the detailed Regulations I to XXIII, except in so far as these Regulations are modified by these Rules.

## PART III.

## LIFE-SAVING APPLIANCES, ETC.

## Rule 15.

*Availability of Lifeboats and Buoyant Apparatus.*

In a ship to which these Rules apply the lifeboats and buoyant apparatus shall be readily available in case of emergency.

## Prescription 11.

*Essai de stabilité.*

Sur tout navire à passagers neuf, il sera fait, à son achèvement, un essai de stabilité et on déterminera les éléments de cette stabilité. Le personnel chargé d'utiliser le navire recevra, à ce sujet, tous les renseignements qui peuvent lui servir pour le manœuvrer convenablement.

## Prescription 12.

*Mentions au Journal de bord.*

Mention doit être faite au journal de bord de la fermeture et de l'ouverture des portes étanches, etc., ainsi que de tous les exercices et inspections, dans la mesure spécifiée par la règle XIV.

## Prescription 13.

*Inspections initiales et subséquentes des navires.*

Les principes généraux qui doivent régir l'inspection des navires neufs ou existants en ce qui concerne la coque, les chaudières et machines principales et auxiliaires, et l'équipement, sont établis par la règle XXII. Chaque gouvernement contractant s'engage :

- 1<sup>o</sup> A édicter des règlements détaillés en conformité de ces principes généraux, ou à modifier sa réglementation existante de façon à la mettre en harmonie avec ces principes ;
- 2<sup>o</sup> A assurer l'application de ces règlements.

D'une façon générale, les règlements de détail visés au paragraphe précédent doivent être établis de manière qu'au point de vue de la sauvegarde de la vie humaine, le navire soit approprié au service auquel il est destiné.

## Prescription 14.

*Dispositions générales.*

Chaque administration s'engage à appliquer les règles détaillées I à XXIII pour autant qu'elles ne sont pas modifiées par les présentes prescriptions.

## PARTIE III

## ENGINS DE SAUVETAGE, ETC.

## Prescription 15.

*Conditions à observer pour que les embarcations de sauvetage et les engins flottants soient disponibles.*

A bord de tout navire auquel s'appliquent les présentes prescriptions, les embarcations de sauvetage et les engins flottants doivent être promptement disponibles en cas d'urgence.

To be readily available, the lifeboats and buoyant apparatus must comply with the following conditions :

- (a) They must be capable of being got into the water safely and rapidly even under unfavourable conditions of list and trim.
- (b) It must be possible to embark the passengers in the boats rapidly and in good order.
- (c) The arrangement of each boat and article of buoyant apparatus must be such that it will not interfere with the operation of other boats and buoyant apparatus.

The arrangements for securing the principle of ready availability mentioned in this Rule shall be in accordance with the provisions of Regulation XXXVII.

#### Rule 16.

##### *Adequacy of Lifeboats and Buoyant Apparatus.*

In a ship to which these Rules apply the lifeboats and buoyant apparatus shall be adequate.

To be adequate the provision of lifeboats and buoyant apparatus must satisfy the following conditions, provided that no more boats shall be required on any passenger ship than are sufficient to accommodate all persons on board, nor shall a greater number of sets of davits be required than the number of such boats.

##### *Ships other than Pilgrim Ships.*

I. *International voyages.* — Subject to the provisions of sections (2), (3) and (4) of this Rule, a ship engaged on international voyages shall be provided with sets of davits in accordance with its length as provided in Column (A) of the Table in Rule 28. Each set of davits shall have a boat of Class I attached to it. If the lifeboats attached to davits do not provide :

- (a) Sufficient accommodation for all persons on board, or
- (b) The minimum cubic capacity specified in Column (D) of the Table in Rule 28, whichever is less,

additional lifeboats of one of the standard types shall be provided to make up the deficiency. The stowage of the additional boats shall be decided by the Administration concerned.

If the boats so provided do not provide accommodation for all persons on board, additional lifeboats, or approved life rafts, or other approved buoyant apparatus shall be provided so that the accommodation provided by the lifeboats, life rafts and buoyant apparatus shall be sufficient for all persons on board.

When, in the opinion of the Administration, it is neither practicable nor reasonable to place on a ship the number of sets of davits required by Column (A) of the Table in Rule 28, the Administration may authorise under exceptional conditions, a smaller number of sets of davits, provided always that this number shall never be less than the minimum number fixed by Column (B) of the Table and that the total capacity of the boats on the ship shall be at least up to the minimum capacity required by Column (D).

2. *International voyages in specified areas.* — (a) A ship engaged in the occasional carriage of unberthed passengers between Hong Kong and the Caroline Islands, Ladrone or Mariana Islands, Ellice Islands, Gilbert Islands, Guam, Marshall Islands and Pelew Islands, shall comply with the conditions in section 1 above for international voyages except that the Administration may exempt such a ship from carrying lifeboats in excess of the cubic capacity specified in Column (F) of the Table in Rule 28.

Pour être promptement disponibles, les embarcations de sauvetage et les engins flottants doivent remplir les conditions suivantes :

- a) On doit pouvoir les mettre à l'eau sûrement et rapidement, même dans des conditions défavorables de bande et d'assiette ;
- b) Il doit être possible d'embarquer les passagers dans les embarcations rapidement et en bon ordre ;
- c) L'installation de chaque embarcation et de chaque engin flottant doit être telle qu'elle ne gêne pas la manœuvre des autres embarcations ou engins flottants.

Les mesures destinées à assurer l'application du principe mentionné dans la présente prescription, c'est-à-dire des conditions à observer pour que les engins de sauvetage soient promptement disponibles devront être conformes aux dispositions de la règle XXXVII.

#### Prescription 16.

*Conditions à observer pour que les embarcations de sauvetage et les engins flottants soient adéquats.*

A bord de tout navire auquel s'appliquent les présentes prescriptions, les embarcations de sauvetage et les engins flottants devront être adéquats.

Pour être adéquats, les embarcations de sauvetage et les engins flottants disponibles doivent satisfaire aux conditions suivantes, étant entendu qu'il ne sera pas exigé à bord de tout navire à passagers plus d'embarcations qu'il n'en faut pour recevoir toutes les personnes à bord ni un plus grand nombre de jeux de bossoirs qu'il n'en faut pour ce nombre d'embarcations.

#### *Navires autres que les navires de pèlerins.*

1. *Voyages internationaux.* — Sous réserve des dispositions des alinéas 2, 3 et 4 de la présente prescription, un navire effectuant des voyages internationaux devra être pourvu de jeux de bossoirs, suivant sa longueur, comme il est dit à la colonne A du tableau de la prescription 28. Chaque jeu de bossoirs doit porter une embarcation de la classe I. Si les embarcations de sauvetage attachées aux bossoirs ne satisfont pas à la moins rigoureuse des deux conditions ci-après :

- a) Comporter des places suffisantes pour toutes les personnes à bord, ou
- b) Présenter la capacité cubique minimum spécifiée à la colonne D du tableau de la prescription 28,

des embarcations de sauvetage additionnelles de l'un des types réglementaires seront installées pour combler la différence. L'arrimage des embarcations additionnelles sera fixé par l'administration intéressée.

Si ces embarcations ne sont pas suffisantes pour recevoir toutes les personnes à bord, des embarcations de sauvetage additionnelles, des radeaux de sauvetage approuvés ou d'autres engins flottants approuvés seront installés afin que les embarcations de sauvetage, les radeaux de sauvetage et les engins flottants soient suffisants pour recevoir toutes les personnes se trouvant à bord.

Si, de l'avis de l'administration, il n'est ni réalisable ni raisonnable d'installer à bord d'un navire le nombre de jeux de bossoirs indiqué à la colonne A du tableau de la prescription 28, l'administration peut, dans des circonstances exceptionnelles, accorder l'autorisation d'installer un nombre plus faible de jeux de bossoirs, à la condition toujours que ce nombre ne soit jamais inférieur au nombre minimum fixé par la colonne B du tableau et que la capacité totale des embarcations à bord du navire atteigne au moins la capacité minimum requise par la colonne D.

2. *Voyages internationaux dans des zones spécifiées.* — a) Tout navire effectuant occasionnellement le transport de passagers sans installation de couchettes entre Hong-Kong et les îles Carolines les îles des Larrons ou îles Mariannes, les îles Ellice, les îles Gilbert, Guam, les îles Marshall et les îles Pelew devra satisfaire aux conditions prévues à l'alinéa premier ci-dessus pour les voyages internationaux, sauf que l'administration pourra permettre qu'un tel navire ne soit pas pourvu d'embarcations de sauvetage d'une capacité cubique supérieure à celle qui est spécifiée à la colonne F du tableau de la prescription 28.

(b) A ship engaged on International voyages in the area of the Bay of Bengal and the Andaman Sea to the northward of a line drawn from Point Calimere (India) to Achin Head (Sumatra) and thence to Penang shall comply with the conditions in section 1 above for international voyages subject to the following modifications :

The lifeboats shall be sufficient to provide accommodation for 80 % of all persons on board or the minimum cubic capacity specified in Column (F) of the Table in Rule 28, whichever is the less.

If the boats so provided do not provide accommodation for 80 % of all persons on board, additional lifeboats, or life rafts, or other approved buoyant apparatus shall be provided so that the accommodation provided by the lifeboats, life rafts and buoyant apparatus shall be sufficient for 80 % of all persons on board.

3. *Short international voyages.* — A ship engaged on short international voyages shall be provided with sets of davits in accordance with its length as provided in Column (A) of the Table in Rule 28. Each set of davits shall have a boat of Class I attached to it. If the lifeboats attached to davits do not provide :

(a) Accommodation for 80 % of all persons on board, or

(b) The minimum cubic capacity specified in Column (E) of the Table in Rule 28, whichever is less,

additional lifeboats of one of the standard types shall be placed on board to make up the deficiency. The stowage of the additional boats shall be decided by the Administration concerned.

If the boats so provided do not provide accommodation for 80 % of all persons on board, additional lifeboats, or approved life rafts, or other approved buoyant apparatus shall be provided so that the accommodation provided by the lifeboats, life rafts and buoyant apparatus shall be sufficient for 80 % of all persons on board.

When in the opinion of the Administration it is neither practicable nor reasonable to place on a ship engaged on short international voyages, the number of sets of davits required by Column (A) of the Table in Rule 28 the Administration may authorise, under exceptional conditions, a smaller number of sets of davits, provided always that this number shall never be less than the minimum number fixed by Column (B) of the Table, and that the total capacity of the boats on the ship shall be at least up to the minimum capacity required by Column (E).

4. *Short international voyages in specified areas.* — A ship engaged on short international voyages in the area bounded by the following lines ; from a point on the west side of the Malay Peninsula in latitude 10° North along the coast of Asia to a point in Cochin China in latitude 11° North ; thence to latitude 8° North, longitude 110° East ; thence to latitude 8° North, longitude 125° East ; thence to latitude 0°, longitude 140° East ; thence to latitude 0°, longitude 160° East ; thence to latitude 11° South, longitude 170° East ; thence to latitude 23 ½° South, longitude 170° East ; thence to latitude 23 ½° South, longitude 160° East ; thence to the east side of Cape York at latitude 11° South ; from the west side of Cape York at latitude 11° South to Cape Wessel and Wessel Island ; thence along the Australian coast to Port Darwin (Cape Charles) ; thence to latitude 10° South, longitude 109° East ; thence to Christmas Island ; thence to latitude 2° North, longitude 94° East ; thence to latitude 6° 30' North, longitude 94° East ; and thence to the starting point but excluding ports and places under the jurisdiction of Australia : shall comply with the conditions in section (3) above for short international voyages except that it shall not be required to provide accommodation on lifeboats, life rafts and buoyant apparatus for more than 60 % of all persons on board.

b) Tout navire effectuant des voyages internationaux dans la zone du golfe de Bengale et de la mer d'Andaman au nord d'une ligne tirée de la Pointe Calimere (Inde) à Achin Head (Sumatra) et de là à Penang devra satisfaire aux conditions prévues à l'alinéa premier ci-dessus pour les voyages internationaux, sous réserve des modifications ci-après :

Les embarcations de sauvetage devront satisfaire à la moins rigoureuse des deux conditions ci-après : être suffisantes pour recevoir 80 % de l'ensemble des personnes à bord ou présenter la capacité cubique minimum spécifiée à la colonne F du tableau de la prescription 28.

Si les embarcations ainsi fournies ne sont pas suffisantes pour recevoir 80 % de l'ensemble des personnes à bord, des embarcations de sauvetage additionnelles, des radeaux de sauvetage ou d'autres engins flottants approuvés devront être installés de manière à ce que les embarcations de sauvetage, les radeaux de sauvetage et les engins flottants soient suffisants pour recevoir 80 % de l'ensemble des personnes à bord.

3. *Voyages internationaux courts.* — Tout navire effectuant des voyages internationaux courts sera pourvu de jeux de bossoirs, suivant sa longueur, comme il est dit à la colonne A du tableau de la prescription 28. Chaque jeu de bossoirs doit porter une embarcation de la classe I. Si les embarcations de sauvetage attachées aux bossoirs ne satisfont pas à la moins rigoureuse des deux conditions ci-après :

a) Comporter des places suffisantes pour recevoir 80 % de l'ensemble des personnes à bord ; ou

b) Présenter la capacité cubique minimum spécifiée à la colonne D du tableau de la prescription 28,

des embarcations de sauvetage additionnelles de l'un des types réglementaires seront installées pour combler la différence. L'arrimage des embarcations additionnelles sera fixé par l'administration intéressée.

Si ces embarcations ne sont pas suffisantes pour recevoir 80 % de l'ensemble des personnes à bord, des embarcations de sauvetage additionnelles, des radeaux de sauvetage approuvés ou d'autres engins flottants approuvés seront installés afin que les embarcations de sauvetage, les radeaux de sauvetage et les engins flottants soient suffisants pour recevoir 80 % de l'ensemble des personnes se trouvant à bord.

Si, de l'avis de l'administration, il n'est ni réalisable ni raisonnable d'installer à bord d'un navire effectuant des voyages internationaux courts le nombre de jeux de bossoirs indiqué à la colonne A du tableau de la prescription 28, l'administration peut, dans des circonstances exceptionnelles, accorder l'autorisation d'installer un nombre plus faible de jeux de bossoirs, à la condition toujours que ce nombre ne soit jamais inférieur au nombre minimum fixé par la colonne B du tableau et que la capacité totale des embarcations à bord du navire atteigne au moins la capacité minimum requise par la colonne E.

4. *Voyages internationaux courts dans des zones déterminées.* — Tout navire effectuant des voyages internationaux courts dans la zone délimitée par les lignes ci-après allant d'un point situé sur la partie ouest de la péninsule de Malacca à 10° de latitude nord, le long de la côte d'Asie, jusqu'à un point situé en Cochinchine à 11° de latitude nord ; de là à 8° de latitude nord et 110° de longitude est ; de là à 8° de latitude nord et 125° de longitude est ; de là à 0° de latitude et 140° de longitude est ; de là à 0° de latitude et 160° de longitude est ; de là à 11° de latitude sud et 170° de longitude est ; de là à 23 1/2° de latitude sud et 170° de longitude est ; de là à 23 1/2° de latitude sud et 160° de longitude est ; de là à la partie est du cap York à 11° de latitude sud ; de la partie ouest du cap York à 11° de latitude sud au Cap Wessel et à l'île Wessel ; de là le long de la côte d'Australie à port Darwin (Cap Charles) ; de là à 10° de latitude sud et 109° de longitude est ; de là à l'île Noël ; de là à 2° de latitude nord et 94° de longitude est ; de là à 6°30' de latitude nord et 94° de longitude est et de là jusqu'au point de départ, en excluant les ports et les lieux relevant de la souveraineté de l'Australie, devra satisfaire aux conditions prévues à l'alinéa 3 ci-dessus pour les voyages internationaux courts, sauf qu'il ne sera pas exigé que ce navire soit pourvu d'embarcations de sauvetage, de radeaux de sauvetage et d'engins flottants pour plus de 60 % de l'ensemble des personnes à bord.

*Pilgrim Ships.*

5. Subject to the provisions of section (6) of this Rule a pilgrim ship which carries more than 12 berthed passengers shall be provided with the number of sets of davits set out in Column (A) of the Table in Rule 28. A pilgrim ship which carries 12 berthed passengers or less shall be provided with the number of sets of davits set out in Column (C) of the Table in Rule 28. Each set of davits shall have a boat of Class I attached to it. If the lifeboats attached to davits do not provide :

- (a) Accommodation for all persons on board, or  
 (b) The minimum cubic capacity specified in Column (F) of the Table in Rule 28,  
 whichever is less,

additional lifeboats of one of the standard types shall be placed on board to make up the deficiency. The stowage of the additional boats shall be decided by the Administration concerned.

If the lifeboats so provided do not provide accommodation for all persons on board additional lifeboats, approved life rafts, or other approved buoyant apparatus shall be provided so that the accommodation provided by the lifeboats, life rafts and buoyant apparatus shall be sufficient for all persons on board.

When in the opinion of the Administration it is neither practicable nor reasonable to place on a pilgrim ship carrying more than 12 berthed passengers the number of sets of davits required by Column (A) of the Table in Rule 28, the Administration may authorise, under exceptional conditions, a smaller number of sets of davits provided always that this number shall never be less than the minimum number fixed by Column (B) of the Table, and that the total capacity of the boats on the ship shall be at least up to the minimum capacity required by Column (F).

6. A pilgrim ship engaged on short international voyages shall comply with the provisions of section (3) above except as regards davits when it shall comply with the provisions of section (5) above.

## Rule 17.

## STANDARD TYPES OF BOATS, LIFE RAFTS, BUOYANT APPARATUS.

All the lifeboats, life rafts and buoyant apparatus shall comply with the conditions fixed by Regulations XXIV to XXIX :

Provided always that where an Administration finds it necessary to accept boats without buoyancy in lieu of Class I boats on vessels engaged in certain trades between ports belonging to its country, and when such vessels are engaged on short international voyages in the area bounded by a line drawn through the following points :

$\frac{6^{\circ}30' \text{ N}}{94^{\circ} \text{ E}}$	Saigon	$\frac{0^{\circ}}{141^{\circ} \text{ E}}$
$\frac{10^{\circ}30' \text{ S}}{141^{\circ} \text{ E}}$	$\frac{10^{\circ}30' \text{ S}}{128^{\circ} \text{ E}}$	$\frac{11^{\circ}30' \text{ S}}{128^{\circ} \text{ E}}$
$\frac{9^{\circ}30' \text{ S}}{105^{\circ} \text{ E}}$	$\frac{2^{\circ} \text{ N}}{94^{\circ} \text{ E}}$	$\frac{6^{\circ}30' \text{ N}}{94^{\circ} \text{ E}}$

the Administrations concerned may accept such boats in lieu of Class I boats on such international voyages, provided they are satisfied that as many Class I boats are carried as the circumstances of the trade permit.



*Navires de pèlerins.*

5. Sous réserve des dispositions de l'alinéa 6 des présentes prescriptions, tout navire de pèlerins qui transporte plus de 12 passagers à couchettes, devra être pourvu du nombre de jeux de bossoirs indiqué dans la colonne A du tableau de la prescription 28. Tout navire de pèlerins qui transporte 12 passagers à couchette ou moins, devra être pourvu du nombre de jeux de bossoirs indiqué à la colonne C du tableau de la prescription 28. Chaque jeu de bossoirs doit porter une embarcation de la classe I. Si les embarcations de sauvetage attachées aux bossoirs ne satisfont pas à la moins rigoureuse des deux conditions ci-après :

- a) Comporter des places suffisantes pour toutes les personnes à bord, ou
- b) Présenter la capacité cubique minimum spécifiée à la colonne F du tableau de la prescription 28,

des embarcations de sauvetage additionnelles de l'un des types réglementaires seront installées pour combler la différence. L'arrimage des embarcations additionnelles sera fixé par l'administration intéressée.

Si ces embarcations ne sont pas suffisantes pour recevoir toutes les personnes à bord, des embarcations de sauvetage additionnelles, des radeaux de sauvetage approuvés ou d'autres engins flottants approuvés seront installés, afin que les embarcations de sauvetage, les radeaux de sauvetage et les engins flottants soient suffisants pour recevoir toutes les personnes à bord.

Si, de l'avis de l'administration, il n'est ni réalisable ni raisonnable d'installer à bord d'un navire de pèlerins transportant plus de 12 passagers à couchette, le nombre de jeux de bossoirs indiqué à la colonne A du tableau de prescription 28, l'administration peut, dans des circonstances exceptionnelles, accorder l'autorisation d'installer un nombre plus faible de jeux de bossoirs, à la condition toujours que ce nombre ne soit jamais inférieur au nombre minimum fixé par la colonne B du tableau et que la capacité totale des embarcations à bord du navire atteigne au moins la capacité minimum requise par la colonne F.

6. Tout navire de pèlerins effectuant des voyages internationaux courts devra satisfaire aux dispositions de l'alinéa 3 ci-dessus, sauf en ce qui concerne les bossoirs ; pour ces derniers, le navire en question devra satisfaire aux prescriptions de l'alinéa 5 ci-dessus.

## Prescription 17.

*Types réglementaires d'embarcations, radeaux de sauvetage, engins flottants.*

Toutes les embarcations de sauvetage, radeaux de sauvetage et engins flottants doivent satisfaire aux conditions fixées par les règles XXIV à XXIX, étant entendu toujours que si une administration juge nécessaire d'accepter des embarcations sans flotteurs au lieu d'embarcations de la classe I sur les navires affectés à certains trafics entre des ports appartenant au pays de cette administration et si ces navires effectuent des voyages internationaux courts dans la zone délimitée par une ligne qui passe par les points ci-après :

<u>6°30' N</u>	Saïgon	<u>0°</u>
94° E		141° E
<u>10°30' S</u>	<u>10°30' S</u>	<u>11°30' S</u>
141° E	128° E	128° E
<u>9°30' S</u>	<u>2° N</u>	<u>6°30' N</u>
105° E	94° E	94° E

les administrations intéressées pourront accepter de telles embarcations au lieu d'embarcations de la classe I pour les voyages internationaux en question, à la condition qu'elles constatent que le navire porte autant d'embarcations de la classe I que le permettent les conditions du trafic.

## Rule 18.

*Construction of Boats.*

All boats must be properly constructed, and shall be of such form and proportions that they shall have ample stability in a seaway, and sufficient freeboard when loaded with their full complement of persons and equipment.

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

## Rule 19.

*Embarkation of the Passengers in the Boats.*

Suitable arrangements shall be made for embarking the passengers in the boats at an embarkation deck. There shall also be a suitable ladder provided at each set of davits.

## Rule 20.

*Capacity of Boats and Life Rafts.*

The number of persons that a boat of one of the standard types or an approved life raft or buoyant apparatus can accommodate and the conditions of approval of life rafts and buoyant apparatus shall be ascertained in accordance with the provisions of Regulations XXX to XXXV inclusive.

## Rule 21.

*Equipment of Boats and Life Rafts.*

The equipment of boats and life rafts shall be in accordance with the provisions of Regulation XXXVI.

Provided that an Administration may exempt the boats from carrying more than one half of the equipment specified in subparagraph (o) of paragraph 1 of the said Regulation, and in the case of a ship engaged on an international voyage referred to in section 2 (b) of Rule 16 an Administration may exempt the boats from carrying any of the equipment specified in the said sub-paragraph.

Provided also that an Administration may exempt a pilgrim ship from the provisions of paragraph 2 of the said Regulation.

## Rule 22.

*Life-jackets and Life buoys.*

1. Every ship to which these Rules apply shall carry for every person on board a life-jacket of a type approved by the Administration, and in addition, unless these life-jackets can be adapted for use by children, a sufficient number of life-jackets suitable for children.

## Prescription 18.

*Construction des embarcations.*

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

Chaque embarcation doit présenter une solidité suffisante pour pouvoir, sans danger, être mise à l'eau avec son plein chargement en personnes et en armement.

## Prescription 19.

*Accès des passagers aux embarcations.*

Des dispositions convenables doivent être prises pour permettre l'accès des passagers, d'un pont d'embarquement, dans les embarcations. Il doit y avoir, en outre, une échelle convenable à chaque jeu de bossoirs.

## Prescription 20.

*Capacité des embarcations et des radeaux de sauvetage.*

Le nombre de personnes qu'une embarcation d'un des types réglementaires, un radeau de sauvetage approuvé ou un engin flottant peut recevoir et les conditions auxquelles un radeau de sauvetage ou un engin flottant peut être approuvé sont déterminés conformément aux prescriptions des règles XXX à XXXV incluses.

## Prescription 21.

*Armement des embarcations et radeaux de sauvetage.*

L'armement des embarcations et des radeaux de sauvetage sera conforme aux dispositions de la règle XXXVI.

Toutefois, l'administration pourra permettre que les embarcations ne soient pas pourvues de plus de la moitié de l'équipement indiqué au sous-alinéa *a*) de l'alinéa premier de ladite règle et qu'un navire qui effectue un voyage international visé à l'alinéa *2 b*) de la prescription 16 ne soit pas pourvu de l'équipement spécifié dans ledit sous-alinéa.

Il est entendu également qu'une administration pourra dispenser un navire de pèlerins de l'application des dispositions de l'alinéa 2 de ladite règle.

## Prescription 22.

*Brassières de sauvetage et bouées de sauvetage.*

I. Tous les navires auxquels s'appliquent ces prescriptions doivent avoir, pour chaque personne présente à bord, une brassière de sauvetage d'un type approuvé par l'administration et, en outre, un nombre convenable de brassières spéciales pour enfants, à moins que les premières ne puissent être ajustées à la taille des enfants.

2. Every such ship shall also carry life buoys of a type approved as aforesaid in accordance with the following scale :

Length of the ship in feet	Minimum No. of Life buoys	
Under 200 . . . . .	6 of which not less than	2 shall be provided with selfigniting lights.
200 and under 300	8 do.	4 do.
300 » 400	10 do.	6 do.
400 and over . . . . .	12 do.	6 do.

3. A life-jacket or life buoy shall not be approved by an Administration unless it satisfies the requirements of Regulation XL applicable to life-jackets and life buoys respectively.

4. In these Rules the expression " life-jacket " includes any appliance capable of being fitted on the body, having the same buoyancy as a life-jacket.

#### Rule 23.

##### *Means of Ingress and Egress. Emergency Lighting.*

1. Proper arrangements shall be made for ingress to and egress from the different compartments, decks, etc.

2. Provision shall be made for an electric or other system of lighting, sufficient for all requirements of safety, in the different parts of the ship, and particularly upon the decks on which the lifeboats are stowed. On ships in which the boat deck is more than 30 feet above the waterline at the lightest seagoing draught, provision shall be made for the illumination from the ship of the lifeboats when alongside and in process of or immediately after being launched. There must be a self-contained source capable of supplying, when necessary, this safety lighting system, and placed in the upper parts of the ship above the bulkhead deck.

3. The exit from every main compartment occupied by passengers or crew shall be continuously lighted by an emergency lamp. The power for these emergency lamps shall be so arranged that they will be supplied from the independent installation referred to in the preceding paragraph in the event of failure of the main generating plant :

Provided that an Administration may exempt ships of less than 1,000 tons gross from the requirement of the independent installation referred to in paragraphs 2 and 3 of this Rule.

#### Rule 24.

##### *Certificated Lifeboatmen. Manning of the Boats.*

1. In every ship to which these Rules apply there must be for any boat or life raft carried in order to comply with these Rules, such number of certificated lifeboatmen for that boat as is required by Regulation XLI. Provided that each Administration if it considers that the application of the requirements of Regulation XLI would be unreasonable or impracticable, may to the extent considered necessary, exempt from the said requirements ships or classes of ships belonging to its country.

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

2. Tous ces navires doivent également avoir des bouées de sauvetage d'un type approuvé comme ci-dessus, conformément au tableau ci-après :

Longueur du navire en pieds	Nombre minimum de bouées de sauvetage					
Moins de 200 . . . . .	6	dont 2	au moins	devront être	pourvues de	fusées automatiques
De 200 à moins de 300	8	» 4	»	»	»	»
De 300 à moins de 400	10	» 6	»	»	»	»
400 et plus . . . . .	12	» 6	»	»	»	»

3. Une brassière de sauvetage ou une bouée de sauvetage ne peut être approuvée par une administration si elle ne satisfait aux prescriptions de la règle XL applicables aux brassières de sauvetage ou aux bouées de sauvetage respectivement.

4. Dans les présentes prescriptions, l'expression « brassière de sauvetage » comprend tout dispositif capable de s'appliquer au corps et ayant la flottabilité d'une brassière de sauvetage réglementaire.

#### Prescription 23.

##### *Circulation des personnes. Eclairage de Secours.*

1. Des dispositions appropriées doivent être prises pour l'entrée et pour la sortie des différents compartiments, ponts, etc.

2. Un éclairage électrique ou un autre système d'éclairage suffisant pour satisfaire à toutes les exigences de la sécurité doit être prévu dans les diverses parties du navire et particulièrement sur les ponts où se trouvent les embarcations de sauvetage. Sur les navires où le pont des embarcations est à plus de 30 pieds de la flottaison correspondant au tirant d'eau minimum à la mer, des dispositions doivent être prises pour éclairer les embarcations, depuis le navire et le long du bord, pendant la manœuvre de mise à l'eau et immédiatement après cette manœuvre. Il doit exister une source autonome capable d'alimenter, le cas échéant, les appareils de cet éclairage de sécurité et placée dans les régions supérieures du navire, au-dessus du pont de cloisonnement.

3. La sortie de chaque compartiment occupé par les passagers ou l'équipage doit être éclairée en permanence par un fanal de secours. Ces fanaux de secours doivent pouvoir être alimentés par la source autonome visée au précédent paragraphe, en cas d'arrêt de la source normale d'éclairage du navire.

Toutefois, une administration pourra permettre que les navires de moins de 1000 tonnes brutes ne soient pas pourvus d'installation indépendante mentionnée dans les alinéas 2 et 3 de la présente prescription.

#### Prescription 24.

##### *Canotiers brevetés. Personnel des embarcations.*

1. Sur tout navire auquel s'appliquent ces prescriptions, il doit y avoir, pour chaque embarcation ou radeau de sauvetage installé en exécution des présentes prescriptions, le nombre de canotiers brevetés fixé pour l'embarcation ou le radeau en question par les prescriptions de la règle XLI. Toutefois, chaque administration, si elle considère que l'application des prescriptions de la règle XLI ne serait pas raisonnable ou réalisable pourra, dans la mesure jugée nécessaire, dispenser de l'application desdites prescriptions certains navires ou certaines catégories de navires appartenant à son pays.

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

3. By " certificated lifeboatmen " is meant any member of the crew who holds a certificate of efficiency issued under the authority of the Administration in accordance with the conditions laid down in the aforementioned Regulation.

4. The manning of the boats shall be as prescribed in Regulation XLII, subject to the proviso contained in section 1 of this Rule.

#### Rule 25.

##### *Dangerous Goods. Fire Protection.*

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

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

Each Administration shall, from time to time by official notice, determine what goods are to be considered dangerous goods, and shall indicate the precautions which must be taken in the packing and stowage thereof.

2. The arrangements to be made for the detection and extinction of fire shall be as prescribed in Regulation XLIII.

Provided that each Administration may exempt a ship belonging to its country from the requirement of an automatic fire alarm or fire detecting system.

Provided further that in the case of ships of less than 1,000 tons gross an Administration, if satisfied that adequate arrangements for the extinction of fire have been made and that it is neither practicable nor reasonable to enforce full compliance with the requirements of paragraphs 2 to 10 of the said Regulation, may to that extent modify the requirements of the said paragraphs in regard to a ship belonging to its country.

#### Rule 26.

##### *Muster Roll and Drills.*

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

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

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

4. The conditions under which musters of the crew and drills shall take place shall be as prescribed by Regulations XLIV and XLV, provided that each Administration may exempt a ship belonging to its country from the requirement of the supplementary electrically operated emergency signals specified in Regulation XLV.

#### Rule 27.

##### *General Provisions.*

Each Administration undertakes to apply the detailed Regulations XXIV to XLV, except in so far as these Regulations are modified by these Rules.

#### Rule 28.

##### *Table relating to davits and lifeboat capacity.*

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

(A) The number of sets of davits to be provided to each of which must be attached a boat of Class I in accordance with Rule 16.

3. On entend par « canotier breveté » tout homme de l'équipage muni d'un brevet d'aptitude délivré au nom de l'administration dans les conditions prévues à la règle sus-mentionnée.

4. L'organisation du personnel des embarcations doit être conforme à la règle XLII, sous réserve de la condition formulée à l'alinéa premier de la présente prescription.

Prescription 25.

*Marchandises dangereuses. Mesures contre l'incendie.*

1. Il est interdit d'embarquer, comme cargaison ou comme lest, des matières susceptibles, isolément ou dans leur ensemble, de mettre en danger la vie des passagers ou la sécurité du navire, par leur nature, leur quantité ou leur mode d'arrimage.

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

La détermination des matières à considérer comme dangereuses et l'indication des précautions obligatoires à prendre dans leur emballage et leur arrimage feront l'objet d'instructions officielles et périodiques de la part de chaque administration.

2. La règle XLIII indique les dispositions à prendre pour la découverte et l'extinction de l'incendie.

Toutefois, chaque administration pourra dispenser un navire appartenant à son pays de l'obligation d'être pourvu d'un système automatique d'avertisseurs ou de détecteurs d'incendie.

Il est entendu, en outre, que pour les navires de moins de 1000 tonnes brutes, une administration, si elle constatait que des mesures appropriées pour l'extinction des incendies ont été prises et qu'il n'est ni réalisable ni raisonnable d'exiger l'application intégrale des dispositions des alinéas 2 à 10 de ladite règle, pourra, dans cette mesure, modifier les prescriptions desdits alinéas pour tout navire appartenant à son pays.

Prescription 26.

*Rôle d'alarme et exercices.*

1. Une consigne particulière d'alarme sera donnée à chaque homme de l'équipage.

2. Le rôle d'appel reproduit toutes ces consignes particulières ; il indique, notamment, le poste auquel chaque homme doit se rendre et les fonctions qu'il a à remplir.

3. Avant l'appareillage, le rôle d'appel est établi et produit, et l'autorité qualifiée doit être mise à même d'en constater l'existence. Il est affiché bien en vue dans plusieurs endroits du bâtiment, notamment dans les locaux affectés à l'équipage.

4. Les conditions dans lesquelles on doit procéder aux appels et aux exercices de l'équipage sont prescrites par les règles XLIV et XLV ; toutefois, chaque administration pourra dispenser un navire appartenant à son pays de l'obligation d'être pourvu des signaux d'appel électriques supplémentaires prévus à la règle XLV.

Prescription 27.

*Dispositions générales.*

Chaque administration s'engage à appliquer les règles XXIV à XLV, sous réserve des modifications apportées auxdites règles par les présentes prescriptions.

Prescription 28.

*Tableau indiquant les bossoirs et la capacité des embarcations de sauvetage.*

Le tableau suivant fixe, suivant la longueur du navire :

(A) Le nombre des jeux de bossoirs à installer et sous chacun desquels doit être attachée une embarcation de la classe I, conformément à la prescription 16 ;

(B) The minimum number of sets of davits which may be authorised exceptionally under Rule 16.

(C) The number of sets of davits for pilgrim ships carrying not more than twelve berthed passengers.

(D) The minimum lifeboat capacity required for a ship engaged on an international voyage, in accordance with Rule 16, section 1.

(E) The minimum lifeboat capacity required for a ship engaged on short international voyages, in accordance with Rule 16, section 3.

(F) The minimum lifeboat capacity required for a ship engaged on voyages in specified areas and for a pilgrim ship in accordance with Rule 16, sections 2 and 5.

Registered Length of the ship in feet	(A) Number of sets of davits	(B) Minimum number of sets of davits	(C) Number of sets of davits for pilgrim ships carrying not more than 12 berthed passengers	Minimum aggregate capacity of life boats in cubic feet		
				(D) For international voyages	(E) For short international voyages	(F) For ships in specified areas and pilgrim ships
100 and under 120	2	2	2	784	320	400
120 » 140	2	2	2	975	420	525
140 » 160	2	2	2	1.240	610	762
160 » 175	3	2	2	1.500	780	975
175 » 190	3	2	2	1.910	930	1.162
190 » 205	4	4	4	2.200	1.080	1.350
205 » 220	4	4	4	2.660	1.300	1.625
220 » 230	5	4	4	3.120	1.475	1.843
230 » 245	5	4	4	3.650	1.640	2.050
245 » 255	6	4	4	4.080	1.840	2.300
255 » 270	6	4	4	4.510	2.030	2.530
270 » 285	7	4	4	4.950	2.420	3.025
285 » 300	7	6	6	5.540	2.840	3.550
300 » 315	8	6	6	6.040	3.300	4.125
315 » 330	8	6	6	6.630	3.700	4.625
330 » 350	9	6	6	7.200	4.100	5.125
350 » 370	9	6	6	7.700	4.400	5.500
370 » 390	10	6	6	8.520	4.700	5.875
390 » 410	10	8	8	9.360	5.100	6.375
410 » 435	12	8	8	10.450	5.500	6.875
435 » 460	12	10	8	11.540	6.000	7.500
460 » 490	14	10	8	12.740	6.550	8.180
490 » 520	14	10	10	13.850	7.100	8.875
520 » 550	16	10	10	14.980	7.650	9.560
550 » 580	16	12	12	16.280	—	—
580 » 610	18	12	12	17.520	—	—
610 » 640	18	12	12	18.960	—	—
640 » 670	20	14	14	20.280	—	—
670 » 700	20	14	14	21.640	—	—

*Note.* — The number of sets of davits and the capacities of ships not provided for in the Table shall be prescribed by the Administration concerned.



(B) Le nombre minimum de jeux de bossoirs qui peut être admis exceptionnellement conformément à la prescription 16 ;

(C) Le nombre de jeux de bossoirs pour les navires de pèlerins ne transportant pas plus de douze passagers à couchette ;

(D) La capacité minimum des embarcations de sauvetage d'un navire effectuant un voyage international, conformément à l'alinéa premier de la prescription 16 ;

(E) La capacité minimum des embarcations de sauvetage d'un navire effectuant un voyage international court, conformément à l'alinéa 3 de la prescription 16 ;

(F) La capacité minimum des embarcations de sauvetage d'un navire effectuant des voyages dans des zones déterminées et d'un navire de pèlerins, conformément aux alinéas 2 et 5 de la prescription 16.

Longueur enregistrée du navire (en pieds)	(A) Nombre de jeux de bossoirs	(B) Nombre minimum de jeux de bossoirs	(C) Nombre de jeux de bos- soirs des navi- res de pèlerins ne transpor- tant pas plus de 12 passa- gers à couchette	Capacité totale du minimum des embarcations (en piedu cubes)		
				(D) Voyages internationaux	(E) Voyages internationaux courts	(F) Navires dans des zones déterminées et navires de pèlerins
100 à moins de 120	2	2	2	784	320	400
120 » 140	2	2	2	975	420	525
140 » 160	2	2	2	1,240	610	762
160 » 175	3	2	2	1,500	780	975
175 » 190	3	2	2	1,910	930	1,162
190 » 205	4	4	4	2,200	1,080	1,350
205 » 220	4	4	4	2,660	1,300	1,625
220 » 230	5	4	4	3,120	1,475	1,843
230 » 245	5	4	4	3,650	1,640	2,050
245 » 255	6	4	4	4,080	1,840	2,300
255 » 270	6	4	4	4,510	2,030	2,530
270 » 285	7	4	4	4,950	2,420	3,025
285 » 300	7	6	6	5,540	2,840	3,550
300 » 315	8	6	6	6,040	3,300	4,125
315 » 330	8	6	6	6,630	3,700	4,625
330 » 350	9	6	6	7,200	4,100	5,125
350 » 370	9	6	6	7,700	4,400	5,500
370 » 390	10	6	6	8,520	4,700	5,875
390 » 410	10	8	8	9,360	5,100	6,375
410 » 435	12	8	8	10,450	5,500	6,875
435 » 460	12	10	8	11,540	6,000	7,500
460 » 490	14	10	8	12,740	6,550	8,180
490 » 520	14	10	10	13,850	7,100	8,875
520 » 550	16	10	10	14,980	7,650	9,560
550 » 580	16	12	12	16,280	—	—
580 » 610	18	12	12	17,520	—	—
610 » 640	18	12	12	18,960	—	—
640 » 670	20	14	14	20,280	—	—
670 » 700	20	14	14	21,640	—	—

*Note.* — Le nombre de jeux de bossoirs et la capacité des embarcations de navires non prévus dans le présent tableau seront fixés par l'administration intéressée.

Done at Simla this eleventh day of June, 1931, in a single copy.

B. G. DE GLANVILLE.  
G. F. HOLE.  
W. O. LAMBERT.  
G. SWAN.  
F. W. JAMES.  
A. MACINDOE.  
J. A. WOODHEAD.  
Henry J. TEMPERLEY GREY.  
F. RAE.  
A. BARTER.  
A. O. BROWN.  
M. A. MASTER.  
H. G. VON OVEN.  
M. C. KONING.  
A. J. W. VAN ANROOY.  
J. W. LANGELER.  
T. DE MEESTER.  
E. STRAATEMEIER.  
C. D. AHEARNE.  
W. MELLOR.  
G. HERON.  
C. E. WURTZBURG.  
J. R. HOBHOUSE.  
F. G. RITCHIE.  
Henry FLETT.  
Lim KIAN BENG.

Fait à Simla, le onze juin 1931, en un seul exemplaire.

B. G. DE GLANVILLE.  
G. F. HOLE.  
W. O. LAMBERT.  
G. SWAN.  
F. W. JAMES.  
A. MACINDOE.  
J. A. WOODHEAD.  
Henry J. TEMPERLEY GREY.  
F. RAE.  
A. BARTER.  
A. O. BROWN.  
M. A. MASTER.  
H. G. VON OVEN.  
M. C. KONING.  
A. J. W. VAN ANROOY.  
J. W. LANGELER.  
T. DE MEESTER.  
E. STRAATEMEIER.  
C. D. AHEARNE.  
W. MELLOR.  
G. HERON.  
C. E. WURTZBURG.  
J. R. HOBHOUSE.  
F. G. RITCHIE.  
Henry FLETT.  
Lim KIAN BENG.

---

## ECHANGE DE NOTES

ENTRE LES GOUVERNEMENTS BRITANNIQUE ET PORTUGAIS RELATIF A L'ADHÉSION DU PORTUGAL A LA CONVENTION INTERNATIONALE POUR LA SAUVEGARDE DE LA VIE HUMAINE EN MER DU 31 MAI 1929. LONDRES, LES 4 ET 17 JANVIER 1933.

*Communiqué par le secrétaire d'Etat aux Affaires étrangères de Sa Majesté en Grande-Bretagne le 3 mai 1933.*

## I.

AMBASSADE DE PORTUGAL.

N<sup>o</sup> 7.  
Proc. 4/933.

LONDRES, le 4 janvier 1933.

MONSIEUR LE MINISTRE,

D'ordre de mon gouvernement, j'ai l'honneur de notifier à Votre Excellence que le Gouvernement de la République portugaise, faisant usage de la faculté que lui confère le Decret N<sup>o</sup> 21.893, du 23 novembre dernier, a décidé de donner son adhésion à la Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer et à ses annexes I et II, aussi bien qu'à l'Acte final de la ci-devant dite convention, signés à Londres le 31 mai 1929.

Le Gouvernement portugais observera les dispositions de l'annexe II lorsque l'acceptation par le nombre nécessaire des pays intéressés des principes y contenus aura déterminé sa mise en vigueur.

Je saisis cette opportunité pour renouveler à Votre Excellence les assurances de ma plus haute considération.

Th. A. GARCIA ROSADO.

A Son Excellence,  
Sir John Simon, G.C.S.I., K.C.V.O., M.P.,  
Ministre des Affaires étrangères,  
etc., etc., etc.

<sup>1</sup> Traduit par le Secrétariat de la Société des Nations, à titre d'information.

## EXCHANGE OF NOTES

BETWEEN THE BRITISH AND PORTUGUESE GOVERNMENTS REGARDING THE ACCESSION OF PORTUGAL TO THE INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE SAFETY OF LIFE AT SEA OF MAY 31, 1929. LONDON, JANUARY 4 AND 17, 1933.

*Communicated by His Majesty's Secretary of State for Foreign Affairs in Great Britain, May 3, 1933.*

<sup>1</sup> TRADUCTION. — TRANSLATION.

## I.

PORTUGUESE EMBASSY.

No. 7.  
Proc. 4/933.

LONDON, January 4, 1933.

SIR,

Acting upon instructions received from my Government, I have the honour to inform Your Excellency that the Government of the Portuguese Republic, availing itself of the powers conferred upon it by Decree No. 21,893 of November 23rd last, has decided to accede to the International Convention for the Safety of Life at Sea and to Annexes I and II thereto, together with the Final Act of the aforementioned Convention, all of which instruments were signed in London on May 31, 1929.

The Portuguese Government will comply with the provisions of Annex II as soon as the acceptance by a sufficient number of the countries concerned of the principles therein laid down shall have led to its coming into force.

I have the honour, etc.

Th. A. GARCIA ROSADO.

His Excellency  
Sir John Simon, G.C.S.I., K.C.V.O., M.P.,  
Secretary of State for Foreign Affairs,  
etc., etc., etc.

<sup>1</sup> Translated by the Secretariat of the League of Nations, for information.

## II.

FOREIGN OFFICE, S. W. I.

No. W.207/7/50.

January 17, 1933.

YOUR EXCELLENCY,

I have the honour to acknowledge the receipt of the Note No. 7 which Your Excellency was so good as to address to me on the 4th January, informing me of the decision of the Portuguese Government to accede to the International Convention for the Safety of Life at Sea, signed at London on the 31st May, 1929.

2. In accordance with Article 64 of the Convention, I have the honour to inform you that the accession of the Portuguese Government will take effect on the 6th April next, three months after the receipt of our Note under reference.

3. I shall not fail to inform the Portuguese Government as soon as His Majesty's Government in the United Kingdom consider that the acceptance by a sufficient number of states of Annex II would justify them in declaring that it is to come into force.

I have the honour to be, with the highest consideration, Your Excellency's obedient Servant,

*(For the Secretary of State),*

C. HOWARD SMITH.

His Excellency

General Thomas Antonio Garcia Rosado,

K.C.M.G.,

etc., etc., etc.

## ÉCHANGE DE NOTES

ENTRE LE GOUVERNEMENT BRITANNIQUE ET LE GOUVERNEMENT DANOIS AU NOM DE L'ISLANDE, RELATIF A L'ADHÉSION DE L'ISLANDE A LA CONVENTION INTERNATIONALE POUR LA SAUVEGARDE DE LA VIE HUMAINE EN MER DU 31 MAI 1929. LONDRES, LES 5 ET 16 JANVIER 1933.

*Communiqué par le secrétaire d'Etat aux Affaires étrangères de Sa Majesté en Grande-Bretagne le 3 mai 1933.*

No. 3127

## II.

FOREIGN OFFICE.

No. W.207/7/50.

Le 17 janvier 1933.

MONSIEUR LE MINISTRE,

J'ai l'honneur de vous accuser réception de votre note N° 7 en date du 4 janvier me faisant savoir que le Gouvernement portugais a décidé d'adhérer à la Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer, signée à Londres le 31 mai 1929.

2. Conformément à l'article 64 de la convention, j'ai l'honneur de vous faire connaître que l'adhésion du Gouvernement portugais prendra effet à partir du 6 avril 1933, trois mois après la réception de votre note précitée.

3. Je ne manquerai pas d'aviser le Gouvernement portugais dès que le Gouvernement de Sa Majesté dans le Royaume-Uni jugera que l'acceptation de l'annexe II par un nombre suffisant d'Etats l'autorise à déclarer que cette annexe doit entrer en vigueur.

Veuillez agréer, etc.

*(Pour le Secrétaire d'Etat),*

C. HOWARD SMITH.

A Son Excellence,

le Général Thomas Antonio Garcia Rosado,

K.C.M.G.,

etc., etc., etc.

## EXCHANGE OF NOTES

BETWEEN THE BRITISH GOVERNMENT AND THE DANISH GOVERNMENT ON BEHALF OF ICELAND, REGARDING THE ACCESSION OF ICELAND TO THE INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE SAFETY OF LIFE AT SEA OF MAY 31, 1929. LONDON, JANUARY 5 AND 16, 1933.

*Communicated by His Majesty's Secretary of State for Foreign Affairs in Great Britain, May 3, 1933.*

<sup>1</sup> TRADUCTION. — TRANSLATION.

## I.

DANISH LEGATION.

No. 5/33.  
Ref. 62.B.I.

LONDON, 5th January, 1933.

SIR,

Article 64 of the International Convention for the Safety of Life at Sea signed at London on the 31st May, 1929, provides that a Government on behalf of which the Convention has not been signed shall be allowed to accede thereto at any time after the Convention has come into force and furthermore that accessions may be effected by means of notifications in writing addressed to the Government of the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland which in due course shall inform all signatory and acceding Governments of all accessions received and of the date of their receipt.

Referring to this article and acting under instructions from my Government in fulfilment of a desire expressed by the Royal Icelandic Government, I have now the honour to inform you that the Royal Icelandic Government desires to accede to the above-named Convention.

I should be much obliged in due time to receive your acknowledgment of this Note and at the same time to be informed of the exact date from which the accession of Iceland to the Convention will take effect.

I have the honour to be, with the highest consideration, Sir, Your most obedient humble Servant,

P. F. AHLEFELDT-LAURVIG.

The Right Honourable

Sir John Simon, G.C.S.I., K.C.V.O.,  
etc., etc., etc.

## I.

LÉGATION DU DANEMARK.

N<sup>o</sup> 5/33.  
Ref. 62.B.I.

LONDRES, 5 janvier 1933.

MONSIEUR LE MINISTRE,

L'article 64 de la Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer, signée à Londres le 31 mai 1929, porte qu'un gouvernement au nom duquel la convention n'a pas été signée est admis à y adhérer à toute époque après l'entrée en vigueur de ladite convention et, en outre, que les adhésions peuvent se faire par des notifications écrites adressées au Gouvernement du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord qui doit aviser en temps utile tous les gouvernements signataires et adhérents de toutes les adhésions reçues et de la date de leur réception.

Me référant à cet article, et d'ordre de mon gouvernement désireux de se conformer au désir exprimé par le Gouvernement royal d'Islande, j'ai maintenant l'honneur de vous faire savoir que le Gouvernement royal d'Islande désire adhérer à la convention précitée.

Je vous saurais gré de m'accuser réception en temps utile, de la présente note et en même temps de me faire connaître la date exacte à laquelle l'adhésion de l'Islande à la convention prendra effet.

Veuillez agréer, etc.

P. F. AHLEFELDT-LAURVIG.

Au Très Honorable

Sir John Simon, G.C.S.I., K.C.V.O.,  
etc., etc., etc.<sup>1</sup> Traduit par le Secrétariat de la Société des Nations, à titre d'information.<sup>1</sup> Translated by the Secretariat of the League of Nations, for information.

## II.

FOREIGN OFFICE, S. W. I.

No. W. 217 /7 /50.

16th January, 1933.

SIR,

I have the honour to acknowledge the receipt of the note, No. 5/33 Reference 62 B. I., which you were so good as to address to me on the 5th January, informing me of the desire of the Royal Icelandic Government to accede to the International Convention for the Safety of Life at Sea, signed at London on the 31st May, 1929.

2. In accordance with Article 64 of the Convention, I have the honour to inform you that the accession of the Icelandic Government will take effect on the 6th April next, three months after the receipt of your note under reference.

I have the honour to be with the highest consideration, Sir, Your obedient Servant,

*(For the Secretary of State)*

C. HOWARD SMITH.

Count P. F. Ahlefeldt-Laurvig, G.C.V.O.,  
etc., etc., etc.

## NOTES

RELATIVES A L'ADHÉSION DE LA VILLE LIBRE DE DANTZIG A LA CONVENTION INTERNATIONALE POUR LA SAUVEGARDE DE LA VIE HUMAINE EN MER. LONDRES, LES 28 JANVIER ET 9 FÉVRIER 1933.

*Communiquées par le Secrétaire d'Etat aux Affaires étrangères de Sa Majesté en Grande-Bretagne le 20 mars 1933.*

No. 3127

## II.

FOREIGN OFFICE, S. W. I.

N<sup>o</sup> W. 217 /7 /50.

16 janvier 1933.

MONSIEUR LE MINISTRE,

J'ai l'honneur de vous accuser réception de la note N<sup>o</sup> 5/33 — 62 B. I — que vous avez bien voulu m'adresser le 5 janvier pour me faire part du désir du Gouvernement royal d'Islande d'adhérer à la Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer signée à Londres le 31 mai 1929.

2. Conformément à l'article 64 de la convention, j'ai l'honneur de vous faire savoir que l'adhésion du Gouvernement islandais prendra effet à partir du 6 avril 1933, trois mois après réception de votre note précitée.

Veuillez agréer, etc.

*(Pour le Secrétaire d'Etat)*

C. HOWARD SMITH.

M. le comte P. F. Ahlefeldt-Laurvig, G.C.V.O.,  
etc., etc., etc.

## NOTES

REGARDING THE ACCESSION OF THE FREE CITY OF DANZIG TO THE INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE SAFETY OF LIFE AT SEA. LONDON, JANUARY 28 AND FEBRUARY 9, 1933.

*Communicated by His Majesty's Secretary of State for Foreign Affairs in Great Britain, March 20, 1933.*

<sup>1</sup> TRADUCTION. — TRANSLATION.

## I.

AMBASSADE DE POLOGNE  
A LONDRES.  
N<sup>o</sup> 4948/c/2.

*Le 28 janvier 1933.*

MONSIEUR LE MINISTRE,

D'ordre de mon gouvernement, j'ai l'honneur de notifier à Votre Excellence, en accord avec l'article 64 de la Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer, signée à Londres le 31 mai 1929, l'adhésion de la *Ville libre de Dantzig* à ladite convention.

Je saisis cette occasion de présenter à Votre Excellence les assurances de ma plus haute considération avec laquelle j'ai l'honneur d'être, Monsieur le Ministre, de Votre Excellence, le très dévoué et obéissant serviteur,

SKIRMUNT,  
*Ambassadeur extraordinaire  
et plénipotentiaire.*

Son Excellence

Le Très Honorable

Sir John Simon, K.C.V.O., P.C. M.P.,  
Principal Secrétaire d'Etat  
pour les Affaires étrangères,  
Foreign Office, S. W. I.

## II.

FOREIGN OFFICE, S.W.I.  
N<sup>o</sup> T 1223/891/381.

*9th, February 1933.*

SIR,

I have the honour to acknowledge the receipt of Monsieur Constantin Skirmunt's note No. 4948/c/2 of the 28th ultimo in which His Excellency notified to me the accession of the Government of the Free City of Danzig to the International Convention for the Safety of Life at Sea, signed at London on the 31st May 1929.

## I.

POLISH EMBASSY,  
LONDON.  
N<sup>o</sup> 4948/c/2.

*January 28, 1933.*

SIR,

I have the honour, on behalf of my Government, to notify to you, in conformity with Article 64 of the International Convention for the Safety of Life at Sea, signed at London on May 31, 1929, the accession of the Free City of Danzig to that Convention.

I have the honour, etc.,

SKIRMUNT,  
*Ambassador Extraordinary  
and Plenipotentiary.*

The Rt. Hon.

Sr John Simon, K.C.V.O., P.C., M.P.,  
Principal Secretary of State  
for Foreign Affairs,  
Foreign Office, S.W. I.

## II.

FOREIGN OFFICE, S.W.I.  
N<sup>o</sup> T 1223/891/381.

*Le 9 février 1933.*

MONSIEUR LE MINISTRE,

J'ai l'honneur d'accuser réception de la note N<sup>o</sup> 4948/c/2 de Monsieur Constantin Skirmunt, en date du 28 janvier, dans laquelle Son Excellence a bien voulu me notifier l'adhésion du Gouvernement de la Ville libre de Dantzig à la Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer, signée à Londres le 31 mai 1929.

<sup>1</sup> Traduit par le Secrétariat de la Société des Nations, à titre d'information.

<sup>1</sup> Translated by the Secretariat of the League of Nations, for information.



2. This accession was duly recorded in the archives of this Department on the 30th ultimo, the date of its receipt, and will take effect on the 30th April 1933.

I have the honour to be, with high consideration, Sir, Your obedient Servant,

*For the Secretary of State :*  
(Signed) G. R. WARNER.

Monsieur Jan Wszelaki,  
etc., etc., etc.

#### EXCHANGE OF NOTES

BETWEEN THE BRITISH AND CHINESE GOVERNMENTS REGARDING THE ACCESSION OF CHINA TO THE INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE SAFETY OF LIFE AT SEA OF MAY 31, 1929. LONDON, FEBRUARY 13/28, 1933.

*Communiqué par le secrétaire d'Etat aux Affaires étrangères de Sa Majesté en Grande-Bretagne le 3 mai 1933.*

#### I.

CHINESE LEGATION.  
F.O.33/25.

LONDON, W. I. 13th February, 1933.

YOUR EXCELLENCY,

Acting upon instructions received from the Wai-Chiao Pu I have the honour to inform Your Excellency that the National Government of the Republic of China desire to notify His Majesty's Government in the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland that they accede to the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1929, signed in London, May 31, 1929.

2. Cette adhésion a été dûment enregistrée dans les archives du département, le 30 janvier, date de sa réception, et elle entrera en vigueur le 30 avril 1933.

Veillez agréer, etc.

*Pour le Secrétaire d'Etat :*  
(Signé) G. R. WARNER.

Monsieur Jan Wszelaki,  
etc., etc., etc.

#### ÉCHANGE DE NOTES

ENTRE LES GOUVERNEMENTS BRITANNIQUE ET CHINOIS RELATIF A L'ADHÉSION DE LA CHINE A LA CONVENTION INTERNATIONALE POUR LA SAUVEGARDE DE LA VIE HUMAINE EN MER DU 31 MAI 1929. LONDRES, LES 13 ET 28 FÉVRIER 1933.

*Communicated by His Majesty's Secretary of State for Foreign Affairs in Great Britain, May 3, 1933.*

#### <sup>1</sup> TRADUCTION. — TRANSLATION.

#### I.

LÉGATION DE CHINE.  
F. O. 33/25.

LONDRES, le 13 février 1933.

MONSIEUR LE MINISTRE,

D'ordre du Wai-Chiao Pu, j'ai l'honneur de vous faire connaître que le Gouvernement national de la République de Chine désire notifier au Gouvernement de Sa Majesté dans le Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord son adhésion à la Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer, signée à Londres le 31 mai 1929.

<sup>1</sup> Traduit par le Secrétariat de la Société des Nations, à titre d'information.

<sup>1</sup> Translated by the Secretariat of the League of Nations, for information.

I shall be much obliged if Your Excellency will be good enough to take the necessary steps to inform all the signatory and acceding Governments in accordance with the provisions of Article 64 of the Convention above referred to.

I have the honour to be, with high consideration, Your Excellency, Your obedient Servant,

W. C. CHEN,  
*Chargé d'Affaires*  
ad interim.

The Right Honourable  
Sir John Simon, G.C.S.I., K.C.V.O.,  
etc., etc., etc.,  
H. B. M's Principal Secretary of State  
for Foreign Affairs,  
Foreign Office, S. W. I.

II.

FOREIGN OFFICE, S. W. I.  
No. T 1874/89I/38I.

28th February, 1933.

SIR,

I have the honour to acknowledge the receipt of your note No. F. O. 33/25 of the 13th instant in which you notify me of the accession of the National Government of the Republic of China to the International Convention for the Safety of Life at Sea signed at London on the 31st May 1929.

2. This accession was duly placed on record in the archives of this Department on the 14th instant, the date of the receipt of your note, and will take effect on the 14th May 1933. Steps are being taken in accordance with Article 64 of the Convention to notify all signatory and acceding Governments of the accession of the Chinese Government.

3. With reference to Article 40 of the Convention I have the honour to inform you that it has not yet been found possible to give effect to the revised regulations for the prevention of collisions at sea which form Annex II to the Convention. However, as soon as His Majesty's Government in the United Kingdom

Je vous serais très obligé de bien vouloir prendre toutes les mesures utiles pour aviser tous les gouvernements signataires et adhérents conformément aux dispositions de l'article 64 de la convention susmentionnée.

Veillez agréer, etc.

*Le Chargé d'affaires* p. i.  
W. C. CHEN.

Au Très Honorable  
Sir John Simon, G.C.S.I., K.C.V.O.,  
etc., etc., etc.  
Principal Secrétaire d'Etat  
de sa Majesté britannique  
aux Affaires étrangères,  
Foreign Office, S. W. I.

II.

FOREIGN OFFICE, S. W. I.  
No T 1874/89I/38I.

Le 28 février 1933.

MONSIEUR LE MINISTRE,

J'ai l'honneur de vous accuser réception de votre note N° F.O.33/25 du 13 février me notifiant l'adhésion du Gouvernement national de la République de Chine à la Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer, signée à Londres le 31 mai 1929.

2. Cette adhésion a été dûment enregistrée aux archives de mon Département le 14 février, date de réception de votre note et prendra effet à partir du 14 mai 1933. Des dispositions sont prises conformément à l'article 64 de la convention pour notifier à tous les gouvernements signataires et adhérents l'adhésion du Gouvernement chinois.

3. En ce qui concerne l'article 40 de la convention, j'ai l'honneur de vous aviser qu'il n'a pas encore été jugé possible de donner effet au règlement révisé pour prévenir les abordages en mer, qui constitue l'annexe II de la convention. Toutefois, dès que le Gouvernement de Sa Majesté dans le Royaume-Uni

consider that the Revised Regulations have been accepted by a sufficient number of States to justify them in declaring the said Regulations to be in force the Chinese Government will be informed.

I have the honour to be, with high consideration, Sir, Your obedient Servant,

*(For the Secretary of State)*

*(Sd.)* G. R. WARNER.

Monsieur Wei-Cheng Chen,  
etc., etc., etc.

estimera que le règlement révisé aura été accepté par un nombre d'Etats suffisant pour se croire autorisé à déclarer que ce règlement est en vigueur, le Gouvernement chinois en sera dûment avisé.

Veuillez agréer, etc.

*(Pour le Secrétaire d'Etat)*

*(s)* G. R. WARNER.

Monsieur Wei-Cheng Chen,  
etc., etc., etc.



N° 3128.

---

GRANDE-BRETAGNE  
ET IRLANDE DU NORD  
ET INDE, ET ITALIE

Convention concernant l'établissement de lignes aériennes de transport, avec protocole de signature. Signés à Rome, le 16 mai 1931.

---

GREAT BRITAIN  
AND NORTHERN IRELAND  
AND INDIA AND ITALY

Convention relating to the Establishment of Air Transport Lines, with Protocol of Signature. Signed at Rome, May 16, 1931.

## TEXTE ITALIEN. — ITALIAN TEXT.

N° 3128. — CONVENZIONE<sup>1</sup> FRA LA GRAN BRETAGNA E L'IRLANDA DEL NORD E INDIA E L'ITALIA, RELATIVA ALLA ISTITUZIONE DI LINEE DI TRASPORTO AEREO. FIRMATA A ROMA, IL 16 MAGGIO 1931.

*Textes officiels anglais et italien communiqués par le ministre des Affaires étrangères d'Italie et le secrétaire d'Etat aux Affaires étrangères de Sa Majesté en Grande Bretagne. L'enregistrement de cette convention a eu lieu le 19 janvier 1933.*

SUA MAESTÀ IL RE D'ITALIA et SUA MAESTÀ IL RE DELLA GRAN BRETAGNA, DELL'IRLANDA E DEI DOMINI BRITANNICI DI LÀ DAI MARI, IMPERATORE DELLE INDIE, animati entrambi dal desiderio di facilitare la istituzione di linee commerciali di navigazione aerea, hanno stabilito di concludere a tal fine una Convenzione ed hanno designato quali loro Plenipotenziari :

SUA MAESTÀ IL RE D'ITALIA :

Sua Eccellenza il Generale di Squadra Aerea Italo BALBO, Ministro dell'Aeronautica ;

SUA MAESTÀ IL RE DELLA GRAN BRETAGNA, DELL'IRLANDA E DEI DOMINI BRITANNICI DI LÀ DAI MARI, IMPERATORE DELLE INDIE :

PER LA GRAN BRETAGNA E L'IRLANDA DEL NORD :

Sua Eccellenza il Molto Onorevole Sir Ronald GRAHAM, G.C.V.O., G.C.M.G., C.B., Ambasciatore Straordinario e plenipotenziario di Gran Bretagna presso S. M. il Re d'Italia ;

PER L'INDIA :

Sua Eccellenza il Molto Onorevole Sir Ronald GRAHAM, G.C.V.O., G.C.M.G., C.B., Ambasciatore Straordinario e plenipotenziario di Gran Bretagna presso S. M. il Re d'Italia ;

I quali, dopo aver scambiato i loro pieni poteri, riconosciuti in buona e debita forma, hanno convenuto quanto appresso :

*Articolo 1.*

Ai fini della presente Convenzione, le seguenti espressioni avranno i significati qui appresso indicati :

L'espressione : « Servizi aerei britannici » denoterà i servizi aerei britannici esplicitanti la loro attività lungo le rotte specificate negli articoli 3, 4 et 5 della presente Convenzione, e l'espressione : « Compagnia britannica di trasporto aereo » (o « Compagnie ») denoterà la Compagnia (o le Compagnie) esercenti *pro tempore* i servizi aerei britannici.

<sup>1</sup> L'échange des ratifications a eu lieu à Londres, le 30 décembre 1932.

No. 3128. — CONVENTION<sup>1</sup> BETWEEN GREAT BRITAIN AND NORTHERN IRELAND AND INDIA AND ITALY RELATING TO THE ESTABLISEMENT OF AIR TRANSPORT LINES. SIGNED AT ROME, MAY 16, 1931.

*English and Italian official texts communicated by the Italian Minister for Foreign Affairs and by His Majesty's Secretary of State for Foreign Affairs in Great Britain. The registration of this Convention took place January 19, 1933.*

HIS MAJESTY THE KING OF GREAT BRITAIN, IRELAND AND THE BRITISH DOMINIONS BEYOND THE SEAS, EMPEROR OF INDIA, and HIS MAJESTY THE KING OF ITALY, mutually desiring to facilitate the establishment of commercial air navigation lines have resolved to conclude a Convention for this purpose and have appointed as their respective Plenipotentiaries :

HIS MAJESTY THE KING OF GREAT BRITAIN, IRELAND AND THE BRITISH DOMINIONS BEYOND THE SEAS, EMPEROR OF INDIA :

FOR GREAT BRITAIN AND NORTHERN IRELAND :

His Excellency the Right Honourable Sir Ronald GRAHAM, G.C.V.O., G.C.M.G., C.B.,  
His Ambassador Extraordinary and Plenipotentiary at the Court of the Quirinal ;

FOR INDIA :

His Excellency the Right Honourable Sir Ronald GRAHAM, G.C.V.O., G.C.M.G., C.B.,  
His Ambassador Extraordinary and Plenipotentiary at the Court of the Quirinal ;

HIS MAJESTY THE KING OF ITALY :

His Excellency Air Marshal Italo BALBO, Air Minister ;

Who having communicated to each other their full powers, found in good and due form, have agreed as follows :

*Article I.*

For the purpose of this Convention the following definitions shall apply :

The term " British Air Services " shall denote the British air services operating along the routes specified in Articles 3-5 of this Convention, and the term " British Air Transport Company (or Companies) " shall denote the Company (or Companies) for the time being operating the British Air Services.

<sup>1</sup> The exchange of ratifications took place at London, December 30, 1932.

L'espressione : « Servizi aerei italiani » denoterà i servizi aerei italiani esplicitanti la loro attività lungo le rotte specificate nell'articolo 6 della presente Convenzione, e l'espressione : « Compagnia di trasporto aereo italiano » (o « Compagnie ») denoterà la Compagnia (o le Compagnie) esercenti i servizi aerei italiani.

« I servizi aerei » denoterà i servizi aerei italiani e britannici e l'espressione : « la Compagnia di trasporto aereo » (o « le Compagnie ») denoterà la Compagnia (o le Compagnie) esercenti i servizi aerei.

Le espressioni « Aeromobili italiani » ed « aeromobili britannici » denoteranno gli aeromobili impiegati rispettivamente nell'esercizio dei servizi aerei italiani e britannici.

L'espressione : « posto di atterraggio » oppure « posti » denoterà alcuni o tutti i posti specificati negli articoli 3 a 5, e tutti o alcuni dei posti di atterraggio che saranno stabiliti in seguito ad accordo fra le Compagnie di trasporto aereo italiano ed il Governo del territorio interessato nei territori specificati nell'articolo 6 di questa Convenzione, nonchè qualunque posto nel quale gli aeromobili possano atterrare secondo quanto è stabilito all'articolo 7 (2), della presente Convenzione.

#### Articolo 2.

Le clausole della presente Convenzione saranno ritenute applicabili unicamente ai servizi aerei italiani e britannici, alle compagnie di trasporto aereo ed agli aeromobili siccome definiti nell'articolo 1 di questa Convenzione e saranno applicabili a tali servizi, compagnie ed aeromobili solo per quanto concerne la gestione dei servizi sulle rotte lungo le quali essi sono autorizzati, o potranno esserlo, ad esplicitare la propria attività in virtù delle clausole contenute nella presente Convenzione, e per i periodi di tempo durante i quali tali servizi potranno essere gestiti.

#### Articolo 3.

1. La Compagnia britannica di trasporto aereo che gestisce i servizi aerei fra Londra e l'Oriente avrà il diritto di sorvolare il territorio italiano alle condizioni previste nella presente Convenzione.

2. I servizi aerei britannici, nell'attraversare il territorio italiano, seguiranno la rotta : Sempione (o Chiasso)-Milano-Rimini-Brindisi, e saranno effettuati con aeromobili terrestri, e, oltre Brindisi, con idrovolanti.

3. Per l'attuazione dei servizi aerei britannici, la Compagnia britannica di trasporto aereo avrà il diritto di usufruire degli scali di Milano, Rimini, Brindisi aeroporto terrestre e Brindisi idroscalo.

#### Articolo 4.

1. La Compagnia britannica di trasporto aereo sarà temporaneamente autorizzata a riaprire il suo precedente servizio lungo la rotta Genova-Napoli-Calabria-Corfù, adoperando gli idrovolanti in atto appartenenti alla compagnia stessa.

2. Ai fini del presente articolo, i servizi aerei britannici, traversando il territorio italiano, seguiranno la rotta Genova-Ostia-Napoli-litorale del Tirreno, volando normalmente al di fuori delle acque territoriali, fino a Punta di Cirella ; sorvoleranno la penisola Calabria fra la detta località e Sibari e proseguiranno verso Capo Santa Maria di Leuca o Brindisi. I servizi stessi dovranno utilizzare gli scali di Genova e di Napoli, nonchè quelli di Ostia e di Brindisi se la Compagnia britannica di trasporto aereo desidera fare di queste località scali regolari. In tale ultimo caso, la Compagnia ne farà apposita notifica al Governo italiano.



The term "Italian Air Services" shall denote the Italian air services operating along the routes referred to in Article 6 of this Convention, and the term "Italian Air Transport Company (or Companies)" shall denote the Company (or Companies) operating the Italian Air Services.

"The Air Services" shall denote the British and Italian Air Services and the term "The Air Transport Company (or Companies)" shall denote the air transport Company (or Companies) operating the "Air Services".

The terms "British Aircraft" and "Italian Aircraft" shall denote aircraft employed in the operating of the British and Italian Air Services respectively.

The term "landing place" or "places" shall denote any or all of the places specified in Articles 3-5 and all or any of the landing places, to be determined by arrangement between the Italian Air Transport Companies and the Government of the territory concerned, in the territories specified in Article 6 of this Convention, together with any places at which aircraft may land under the provisions of Article 7 (2) of this Convention.

#### *Article 2.*

The provisions of this Convention shall be deemed to apply only to the British and Italian Air Services, Air Transport Companies and Aircraft as defined in Article 1 of this Convention and shall apply to those Services, Companies and Aircraft only in so far as concerns the working of the routes along which they are or may be permitted to operate by virtue of the provisions of this Convention and for the periods during which those routes may be operated.

#### *Article 3.*

1. The British Air Transport Company operating the Air Services between London and the East shall have the right to fly over Italian territory in accordance with the provisions of this Convention.

2. The British Air Services in crossing Italian territory shall follow the route Simplon (or Chiasso) - Milan-Rimini-Brindisi, and shall be operated by landplanes and beyond Brindisi by seaplanes.

3. For the purpose of operating the British Air Services, the British Air Transport Company shall be entitled to use the landing places at Milan, Rimini, Brindisi land aerodrome, and Brindisi seaplane station.

#### *Article 4.*

1. The British Air Transport Company shall temporarily be permitted to re-open their former service along the route Genoa-Naples-Calabria-Corfu, making use of the seaplanes at present belonging to the Company.

2. For the purpose of this Article the British Air Services crossing Italian territory shall follow the route Genoa-Ostia-Naples-Coast of the Tyrrhenian Sea, and shall ordinarily operate outside territorial waters as far as Punta di Cirella; the Services will then pass over the Calabrian Peninsular between the last named place and Sibari and will then proceed towards Capo Santa Maria di Leuca or Brindisi. The Services shall make use of the landing places at Genoa and Naples, and at Ostia and Brindisi if the British Air Transport Company wishes to make these places regular ports of call; in the latter event a notification to that effect shall be made to the Italian Government by the Company.

3. Nel caso in cui le segnalazioni fatte dalle stazioni metereologiche situate sulla rotta indicata nel precedente paragrafo comunicheranno « proibitivo », il sorvolo della penisola Calabria tra Punta di Cirella e Sibari, gli aeromobili britannici potranno seguire la rotta Golfo di Santa Eufemia-Golfo di Squillace-Capo Rizzuto-Capo Santa Maria di Leuca.

4. Le concessioni previste dal presente articolo avranno la durata di un anno a decorrere dalla data del primo volo effettuato dagli aeromobili britannici sul territorio italiano, secondo le clausole della presente Convenzione, e potranno essere prorogate per un periodo di dodici mesi.

#### *Articolo 5.*

La Compagnia britannica di trasporto aereo avrà inoltre il diritto di fare uso degli idroscali di Bengasi e di Rodi (o Castelrosso) se l'uso degli scali stessi sarà necessario, in futuro, per l'esercizio dei servizi aerei britannici.

#### *Articolo 6.*

1. Le Compagnie italiane di trasporto aereo designate dal Governo italiano avranno il diritto di effettuare collegamenti aerei regolari col Regno Unito, con Gibilterra, con Malta, con Cipro, con Haifa, con Aden, e con la Somalia britannica, potendo utilizzare dette località sia come testa di linea, sia come punti di passaggio per più lunghe linee aeree. Le Compagnie italiane di trasporto aeree avranno il diritto di fare uso dei posti di atterraggio nei punti e nei territori specificati nel presente paragrafo.

2. Il Governo del Regno Unito racomanderà al Governo del Sudan che le clausole del paragrafo precedente siano anche applicabili al Sudan; e, accettata che sia la detta raccomandazione, le clausole di questa Convenzione saranno applicate come se il Sudan fosse enumerato tra i territori menzionati nel precedente paragrafo di questo articolo.

#### *Articolo 7.*

1. Le clausole degli articoli precedenti non conferiranno alcun diritto all'uso di aeroporti o di idroscali militari non aperti normalmente al traffico aereo civile.

2. Gli aeromobili italiani e britannici, in caso di forza maggiore, potranno in qualunque tempo usare gli aeroporti e gli idroscali dislocati lungo le loro rotte.

#### *Articolo 8.*

1. Subordinatamente alle condizioni specificate nell'articolo 7 (1) della presente Convenzione, gli aeromobili italiani e britannici avranno il diritto d'imbarcare o sbarcare posta, passeggeri e merci in qualunque posto di atterraggio.

2. Nessuna clausola della presente Convenzione sarà applicata in modo da ledere i diritti di una delle due Alte Parti Contraenti per quanto è specificato negli articoli 16 e 17 della Convenzione<sup>1</sup> relativa al regolamento della Navigazione Aerea del 13 ottobre 1919.

3. Subordinatamente a qualunque condizione richiesta dalle leggi in vigore nei territori nel quale avverrà l'atterraggio, l'equipaggio ed i passeggeri trasportati negli aeromobili italiani e britannici avranno diritto di sostare, e le merci e la posta che si troveranno a bordo di tali aeromobili potranno essere immagazzinati in qualunque posto di atterraggio.

<sup>1</sup> Vol. XI, page 173; vol. XXIV, page 174; vol. LIX, page 346; vol. LXIII, page 389; vol. LXXVIII, page 438; et vol. CXVII, page 54, de ce recueil.

3. In the event of the reports made by the meteorological stations situated on the route mentioned in the preceding paragraph announcing that flight over the Calabrian Peninsular between Punta di Cirella and Sibari is impossible British aircraft may follow the route Golfo di Santa Eufemia-Golfo di Squillace-Capo Rizzuto-Capo Santa Maria di Leuca.

4. The rights granted by this Article shall continue for one year from the date of the first flight of British aircraft over Italian territory in accordance with the provisions of this Convention, and may be extended for a period of twelve months.

*Article 5.*

The British Air Transport Company shall also be entitled to use the seaplane stations at Benghazi and Rhodes (or Castelrosso) if the use of those stations is necessary in future for the operation of the British Air Services.

*Article 6.*

1. The Italian Air Transport Companies nominated by the Italian Government shall be entitled to operate regular Air Services to the United Kingdom, Gibraltar, Malta, Cyprus, Haifa, Aden and British Somaliland, which places may be utilized either as terminal points or as places of transit on more extended air routes. The Italian Air Transport Companies shall be entitled to make use of landing places at the points and in the territories specified in this paragraph.

2. The Government of the United Kingdom will recommend to the Government of the Sudan that the provisions of the preceding paragraph should also apply to the Sudan ; and upon the acceptance of the said recommendation the provisions of this Convention shall apply as if the Sudan were enumerated amongst the territories mentioned in the preceding paragraph of this Article<sup>1</sup>.

*Article 7.*

1. The provisions of the preceding Articles shall not operate so as to confer any right to use military aerodromes or seaplane stations not normally available for civil air traffic.

2. British and Italian Aircraft may in case of *force majeure* at all times make use of the aerodromes or seaplane stations along their route.

*Article 8.*

1. Subject to the conditions specified in Article 7 (1) of this Convention, British and Italian aircraft shall be entitled to embark and disembark mail, passengers and goods at any landing place.

2. Nothing in this Convention shall operate so as to affect the rights of either High Contracting Party under Articles 16 and 17 of the Convention<sup>2</sup> relating to the Regulation of Aerial Navigation of October 13th, 1919.

3. Subject to any conditions required by the laws in force in the territory in which the landing occurs, the crew and passengers carried in British or Italian aircraft shall be entitled to remain, and goods and mail on board such aircraft may be stored, at any landing place.

<sup>1</sup> The Government of the Sudan has accepted this recommendation as from the date of the exchange of ratifications, with the reservation that Italian air transport companies shall not be entitled in the Sudan to the exemptions or immunities specified in Article 16 (2). Nevertheless, Italian air transport companies operating in accordance with the terms of the Convention to or over the Sudan will, as regards customs duties, receive treatment not less favourable than that accorded to British or Egyptian air transport companies operating to or over the Sudan.

<sup>2</sup> Vol. XI, page 173 ; Vol. XXIV, page 175 ; Vol. LIX, page 346 ; Vol. LXIII, page 389 ; Vol. LXXVIII, page 438 ; and Vol. CXVII, page 54, of this Series.

4. Quando un volo si interromperà in seguito ad incidente, a forzato atterraggio od altro, saranno accordate tutte le necessarie facilitazioni per far sì che la Compagnia di trasporto aereo interessata possa far proseguire per le loro destinazioni, al più presto possibile, i passeggeri, le merci e la posta.

*Articolo 9.*

Le Compagnie di trasporto aereo italiane e britanniche saranno costituite in maniera da potere essere registrate quali proprietarie di aeromobili, a norma dell'articolo 7 della Convenzione relativa al regolamento della navigazione aerea del 13 ottobre 1919. Inoltre, almeno i due terzi del capitale azionario di ciascuna di tali Compagnie dovranno essere posseduti da cittadini dell'una o dell'altra Alta Parte Contraente.

*Articolo 10.*

1. Ciascuna delle Alte Parti Contraenti avrà il diritto di designare la propria Compagnia o le Compagnie di trasporto aereo, purchè ciascuna Alta Parte Contraente notifici all'altra la nomina fatta, entro un mese dall'entrata in vigore della presente Convenzione, od un mese prima dell'inizio del servizio che dovrà essere istituito dalla Compagnia designata.

2. Ciascuna delle Alte Parti Contraenti avrà il diritto, in ogni tempo, di sostituire od aggiungere una nuova Compagnia, o nuove Compagnie, alla Compagnia, o Compagnie, in origine designate, purchè l'altra Alta Parte Contraente riceva notifica di tale sostituzione od aggiunta un mese prima che si inizi l'esercizio da parte della nuova Compagnia, o Compagnie.

3. Una Compagnia alla quale l'Alta Parte Contraente, che la designò, abbia ritirato il permesso di esercizio, non avrà facoltà, per questo solo fatto, di reclamare contro l'altra Alta Parte Contraente.

*Articolo 11.*

Le Compagnie di trasporto aereo avranno piena libertà di fissare la frequenza dei loro servizi, gli orari, le tariffe e i collegamenti con altre linee aeree nei vari posti di atterraggio, nonché il tipo di aeromobili da impiegare, alla condizione che i particolari relativi siano comunicati ai competenti dipartimenti governativi delle Alte Parti Contraenti un mese prima della istituzione di un nuovo servizio, orario, o tariffa, o dell'impiego di un nuovo tipo di aeromobile.

*Articolo 12.*

1. Le Compagnie di trasporto aereo osserveranno e faranno osservare dai propri impiegati e dagli equipaggi e passeggeri degli aeromobili adibiti al servizio aereo le leggi ed i regolamenti in vigore nei territori sopra i quali tali aeromobili voleranno o nei posti di atterraggio.

2. Nella eventualità di ripetute infrazioni a tali leggi e regolamenti, l'Alta Parte Contraente interessata avrà il diritto di richiedere il licenziamento di qualunque impiegato di una Compagnia di trasporto aereo resosi colpevole.

3. In caso di necessità, l'Alta Parte Contraente interessata avrà il diritto di richiedere all'altra Alta Parte Contraente di revocare la nomina della Compagnia di trasporto aereo responsabile delle infrazioni.

*Articolo 13.*

1. Ciascuna delle Alte Parti Contraenti porrà a disposizione della Compagnia di trasporto aereo (o Compagnie) dell'altra Alta Parte Contraente, per quanto sarà possibile, alle stesse condizioni in vigore per la propria aviazione civile, gli *hangars* per ricoverare gli aeromobili, le installazioni di sollevamento (grue o scivoli), i terreni o i locali da usarsi per officine di riparazioni, i depositi, gli uffici e faciliterà quanto possibile il rifornimento di carburanti e lubrificanti.

4. Where a flight is interrupted by an accident or forced landing or otherwise, all necessary facilities shall be accorded for enabling the Air Transport Company concerned to despatch the passengers, goods and mail to their destinations as quickly as possible.

*Article 9.*

The British and Italian Air Transport Companies shall be constituted so as to entitle them to be registered as owners of aircraft under the provisions of Article 7 of the Convention relating to the Regulation of Aerial Navigation of October 13th, 1919. In addition two-thirds at least of the share capital of every such Company shall be held by nationals of one or other High Contracting Party.

*Article 10.*

1. Each High Contracting Party shall have the right to designate his Air Transport Company or Companies provided that each High Contracting Party shall notify the other of the nomination made within one month after the coming into force of this Convention or one month prior to the opening of the service to be instituted by the Company nominated.

2. Each High Contracting Party shall at any time be entitled to substitute for or add to the Company or Companies originally nominated a new Company or Companies, provided that the other High Contracting Party shall be notified of such substitution or addition one month before operations are commenced by the new Company or Companies.

3. A Company from which permission to operate has been withdrawn by the High Contracting Party by which it was nominated shall not by reason of that fact alone be entitled to make any claim against the other High Contracting Party.

*Article 11.*

The Air Transport Companies shall have complete freedom to determine the frequency of their services, time-tables, charges and connections with other air lines at the different landing places, together with the type of aircraft which they shall employ, on condition that the details concerning the above matters are communicated to the competent government departments of the High Contracting Parties one month before the institution of any new service, time-table, charges, or the employment of a new type of aircraft.

*Article 12.*

1. The Air Transport Companies shall observe and shall cause to be observed by their employees and by the crews and passengers of aircraft operating the Air Services the laws and regulations in force in the territories over which such aircraft may fly, or at landing places.

2. In the event of repeated breaches of these laws and regulations the High Contracting Party concerned shall have the right to require the dismissal of any employee of an Air Transport Company who has been found guilty.

3. In case of necessity, the High Contracting Party concerned shall be entitled to require the other High Contracting Party to cancel the nomination of the Air Transport Company responsible for the breaches.

*Article 13.*

1. Each High Contracting Party will so far as possible place at the disposal of the Air Transport Company (or Companies) of the other High Contracting Party, on the same conditions as are applicable to his Civil Aviation undertakings, the hangars for housing aircraft, hoisting installations (cranes or slipways), ground or premises to be used for repair shops, storages and offices and oil and petrol refuelling facilities available.

2. Nel caso in cui le installazioni aeronautiche presso un determinato aeroporto siano insufficienti, l'Alta Parte Contraente interessata concederà alla Compagnia di trasporto aereo (o Compagnie) dell'altra Alta Parte Contraente, alle stesse condizioni praticate per gli aeromobili aventi la sua propria nazionalità, tutte le facilitazioni per la costruzione o l'ampliamento delle necessarie installazioni, senza imporre alcuna condizione circa lo sviluppo minimo che debba esser dato a tali installazioni.

#### *Articolo 14.*

1. Le Alte Parti Contraenti coopereranno alla protezione e alla sicurezza dei servizi aerei, e a tal fine daranno, nei limiti delle proprie possibilità, il maggiore sviluppo ai propri servizi di informazioni meteorologiche, alle comunicazioni radiotelegrafiche e ai segnali e segnalazioni diurne e notturne. I competenti dipartimenti governativi delle Alte Parti Contraenti prenderanno accordi per quanto riguarda le necessarie misure di coordinamento.

2. Le Alte Parti Contraenti faciliteranno ed incoraggeranno anche il coordinamento delle attività da parte delle Compagnie di trasporto aereo italiane o britanniche, ed in particolare la conclusione di accordi tecnici e commerciali concernenti la mutua assistenza nei posti di atterraggio comuni, nonché il coordinamento degli orari. Ciascuna delle Alte Parti Contraenti avrà il diritto di chiedere alle sue Compagnie di sottoporre all'approvazione dei propri competenti Dipartimenti governativi il testo di qualsiasi convenzione od accordo del genere prima della conclusione di essi.

#### *Articolo 15.*

Nel caso in cui la Compagnia di trasporto aereo (o Compagnie) nominata da una qualunque delle Alte Parti Contraenti non sia in grado di far fronte all'intero traffico su qualunque percorso svolgentsi su territorio dell'altra Alta Parte Contraente ed esercito da tale Compagnia (o Compagnie) in virtù della presente Convenzione, l'Alta Parte Contraente che procedette alla nomina inviterà la sua Compagnia a trasferire il traffico esuberante alla Compagnia di trasporto aereo (o Compagnie) nominata dall'altra Alta Parte Contraente.

#### *Articolo 16.*

1. In ogni posto di atterraggio specificato negli articolo 3 a 5 della presente Convenzione, nonché in ogni posto sul quale aeromobili potranno atterrare secondo quanto è previsto dall'art. 7 (2), gli aeromobili britannici, i motori, nonché le parti di ricambio e di equipaggiamento trasportate ed esclusivamente usate su tali aeromobili, le essenze ed i lubrificanti così trasportati ed usati, le essenze ed i lubrificanti imbarcati sugli aeromobili stessi allo scopo di raggiungere in volo destinazioni estere, saranno esenti da diritti doganali e da altre tasse.

2. Ugualmente, nei posti di atterraggio, nei territori specificati nell'articolo 6 della presente Convenzione, nonché nei posti ove aeromobili potranno atterrare secondo quanto è previsto dall'articolo 7 (2), gli aeromobili italiani, i motori, nonché le parti di ricambio e di equipaggiamento trasportate ed esclusivamente usate su tali aeromobili, le essenze ed i lubrificanti così trasportati ed usati, le essenze ed i lubrificanti imbarcati sugli aeromobili stessi allo scopo di raggiungere in volo destinazioni estere, saranno esenti da diritti doganali e da altre tasse.

3. Tuttavia, sino a che una Compagnia di trasporto aereo italiana non svolgerà, secondo quanto è detto nell'articolo 6 della presente Convenzione, servizi che corrispondano in importanza a quelli eserciti dalle Compagnie britanniche di trasporto aereo, queste ultime saranno tenute a pagare ogni diritto riscuotibile nei territori italiani sulle essenze e sui lubrificanti imbarcati sugli aeromobili britannici per i voli da qualunque aeroporto italiano.

2. In the event of the air transport installations at an established aerodrome being insufficient the High Contracting Party concerned will grant to the Air Transport Company (or Companies) of the other High Contracting Party, under the same conditions as are available to the national aircraft of the first-named High Contracting Party (but without making any conditions concerning the minimum extent of such installations) all facilities for the erection or extension of the necessary installations.

*Article 14.*

1. The High Contracting Parties will co-operate for the protection and security of the Air Services and for this purpose will so far as they are able develop to the fullest extent their services of meteorological information, wireless communications and day and night markings and signals. The competent government departments of the High Contracting Parties will agree together as to the necessary measures of coordination.

2. The High Contracting Parties will also facilitate and encourage coordinate action on the part of the British and Italian Air Transport Companies, and in particular the making of technical and commercial agreements regarding mutual assistance at the common landing places, and the co-ordination of time-tables. Each High Contracting Party shall have the right to require his own companies to submit the text of any such agreement or arrangement for the approval of the competent government departments of that High Contracting Party prior to its conclusion.

*Article 15.*

In the event of the Air Transport Company (or Companies) nominated by either High Contracting Party being unable to handle all the traffic on any route over the territory of the other High Contracting Party operated by such Company or Companies under this Convention, the High Contracting Party who made the nomination will encourage that Company to transfer any surplus traffic to the Air Transport Company (or Companies) nominated by the other High Contracting Party.

*Article 16.*

1. At any of the landing places specified in Articles 3-5 of this Convention, together with any place at which aircraft may land under the provisions of Article 7 (2), British Aircraft, engines, and also spare parts and equipment carried and exclusively used on such aircraft, fuel and oil so carried and used, and fuel and oil taken on board such aircraft for the purpose of flying to destinations abroad, shall be exempt from customs and other duties.

2. Similarly, at the landing places in the territories specified in Article 6 of this Convention, together with any place at which aircraft may land under the provisions of Article 7 (2), Italian aircraft, engines and also spare parts and equipment carried and used exclusively on such aircraft, fuel and oil so carried and used, and fuel and oil taken on board such aircraft for the purpose of flying to destinations abroad, shall be exempt from customs and other duties.

3. Provided that until an Italian Air Transport Company shall operate an air service under the provisions of Article 6 of this Convention, corresponding in importance with those operated by the British Air Transport Companies the latter shall be liable to pay any duties payable on Italian territory on fuel and oil taken on board British aircraft for flight from any Italian aerodrome.

*Articolo 17.*

Il trasporto della posta aerea sarà regolato con accordi diretti fra i Dipartimenti postali competenti delle Alte Parti Contraenti.

*Articolo 18.*

Gli aeromobili impiegati nei servizi aerei godranno dello stesso trattamento usato per gli aeromobili nazionali per quanto concerne i diritti di atterraggio e di ricovero in qualunque posto di atterraggio.

*Articolo 19.*

I particolari per l'applicazione della presente Convenzione saranno regolati, per quanto possibile, per mezzo di accordi diretti fra i competenti Dipartimenti aeronautici delle Alte Parti Contraenti.

*Articolo 20.*

1. La presente Convenzione avrà la durata di anni dieci dal primo volo che dopo la firma di questo atto verrà effettuato da aeromobili britannici sopra il territorio italiano, in base a quanto è detto negli articoli 3 a 5. Salvo preavviso, dato in ogni caso con un anno di anticipo essa sarà tacitamente rinnovata per successivi periodi di cinque anni.

2. È inteso che il Governo del Sudan potrà, se è stata accettata la raccomandazione di cui al secondo comma dell'articolo 6, sciogliersi dall'impegno assunto alle stesse condizioni e negli stessi periodi di tempo specificati nel paragrafo precedente.

3. Nonostante quanto è detto nei precedenti paragrafi, nel caso in cui la Convenzione relativa al regolamento della navigazione aerea del 13 ottobre 1910 venisse denunciata dal Regno Unito o dall'Italia, secondo quanto è stabilito nell'articolo 43 di quella Convenzione, la presente Convenzione cesserà di avere effetto dalla data in cui avrà vigore la denuncia della prima Convenzione.

*Articolo 21.*

Nonostante quanto è detto nell'articolo precedente, Sua Maestà il Re d'Italia si riserva il diritto di denunciare, in qualsiasi momento, la presente Convenzione se l'esistenza dei servizi aerei britannici avrà per conseguenza la denuncia o la mancata rinnovazione di una qualsiasi Convenzione aeronautica esistente fra l'Italia e qualsiasi altro Paese europeo, sia da parte dell'Italia, sia da parte di quel Paese.

*Articolo 22.*

La presente Convenzione sarà ratificata ed entrerà in vigore alla data dello scambio delle ratifiche, che avrà luogo in Londra al più presto possibile. Tuttavia, la ratifica non potrà essere fatta dopo il 31 dicembre 1932.

In fede di che, i soprannominati Plenipotenziari hanno firmato la presente Convenzione e vi hanno apposto i loro sigilli.

Fatto in Roma, in duplice originale, nelle lingue italiana ed inglese, i cui testi faranno egualmente fede, il 16 maggio 1931.

(L. S.) Italo BALBO.



*Article 17.*

The conveyance of air mails shall be regulated by a direct agreement between the competent postal departments of the High Contracting Parties.

*Article 18.*

Aircraft operating the Air Services shall enjoy the same treatment as national aircraft in respect of landing and housing fees at any landing place.

*Article 19.*

The details of the application of this Convention shall so far as possible be arranged by direct agreement between the competent air departments of the High Contracting Parties.

*Article 20.*

1. The present Convention shall remain in force for a period of ten years from the first flight of British aircraft, made after the signature of the Convention, over Italian territory under the provisions of Articles 3-5. Unless denounced by a notice given in each case one year in advance, it shall continue in force for successive periods of five years.

2. It is understood that the Government of the Sudan may, if the recommendation referred to in paragraph (2) of Article 6 has been accepted, terminate its acceptance under the same conditions and at the same periods as those specified in the preceding paragraph.

3. Notwithstanding anything in the preceding paragraphs, should the Convention relating to the Regulation of Aerial Navigation of the 13th October, 1919, be denounced in respect of the United Kingdom or of Italy, under the conditions set forth in Article 43 of that Convention, the present Convention shall cease to have effect from the date on which the denunciation of the former Convention takes effect.

*Article 21.*

Notwithstanding anything in the preceding Article His Majesty the King of Italy reserves the right to denounce the present Convention at any moment if the existence of the British Air Services results in the denunciation of or in a failure to renew any Air Navigation Convention between Italy and any other European country, on the part either of Italy or of that country.

*Article 22.*

The present Convention shall be ratified and shall enter into force on the date of the exchange of ratifications, which shall take place at London as soon as possible. Ratification may not however be made after the 31st December, 1932.

In witness whereof the above-named Plenipotentiaries have signed the present Convention and have affixed thereto their seals.

Done at Rome, in duplicate in the English and Italian languages, both of which shall have equal force, the 16th day of May 1931.

(L. S.) RONALD GRAHAM.

## PROTOCOLLO DI FIRMA.

All'atto di apporre le loro firme alla Convenzione oggi firmata, relativa alla istituzione di linee di trasporto aereo, i sottoscritti Plenipotenziari dichiarano, in nome dei loro rispettivi Governi, che essi hanno convenuto quanto segue :

(1) La Convenzione sarà ratificata nel più breve tempo possibile. Tale ratifica non potrà in ogni caso essere fatta dopo il 31 dicembre 1932.

(2) Anche prima della ratifica i servizi aerei previsti nella Convenzione potranno essere effettuati mediante accordi fra i due Governi interessati.

(3) La raccomandazione al Governo del Sudan specificata nell'articolo 6 della Convenzione sarà fatta immediatamente, e la risposta del Governo del Sudan sarà comunicata dal Governo del Regno Unito della Gran Bretagna e dell'Irlanda del Nord al Regio Governo Italiano prima del deposito delle ratifiche.

Italo BALBO.

## PROTOCOL OF SIGNATURE.

At the moment of affixing their signatures to the Convention signed to-day, relating to the establishment of Air Transport Lines the undersigned Plenipotentiaries declare in the name of their respective Governments that they have agreed as follows :

(1) The Convention shall be ratified with the least possible delay. Ratification may not, however, be made after the 31st December, 1932.

(2) Pending ratification the Air Services specified in the Convention may be operated by agreement between the two Governments concerned.

(3) The recommendation to the Government of the Sudan specified in Article 6 of the Convention shall be made immediately and the reply of the Government of the Sudan shall be communicated by the Government of the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland to the Royal Italian Government before the deposit of ratifications<sup>1</sup>.

Ronald GRAHAM.

Per copia conforme :  
Suvich.

---

<sup>1</sup> See footnote on page 251.

<sup>1</sup> TRADUCTION. — TRANSLATION.

N<sup>o</sup> 3128. — CONVENTION ENTRE LA GRANDE-BRETAGNE ET L'IRLANDE DU NORD ET L'INDE, ET L'ITALIE, CONCERNANT L'ÉTABLISSEMENT DE LIGNES AÉRIENNES DE TRANSPORT. SIGNÉE A ROME, LE 16 MAI 1931.

SA MAJESTÉ LE ROI D'ITALIE et SA MAJESTÉ LE ROI DE GRANDE-BRETAGNE, d'IRLANDE ET DES TERRITOIRES BRITANNIQUES AU DELA DES MERS, EMPEREUR DES INDES, animés du désir de faciliter l'établissement de lignes commerciales de navigation aérienne, ont résolu de conclure une convention à cet effet et ont désigné pour leurs plénipotentiaires :

SA MAJESTÉ LE ROI D'ITALIE :

Son Excellence le général de division aérienne Italo BALBO, ministre de l'aéronautique ;

SA MAJESTÉ LE ROI DE GRANDE-BRETAGNE, D'IRLANDE ET DES TERRITOIRES BRITANNIQUES AU DELA DES MERS, EMPEREUR DES INDES :

POUR LA GRANDE-BRETAGNE ET L'IRLANDE DU NORD :

Son Excellence le très honorable sir Ronald GRAHAM, G.C.V.O., G.C.M.G., C.B., ambassadeur extraordinaire et plénipotentiaire de Grande-Bretagne près de Sa Majesté le Roi d'Italie,

POUR L'INDE :

Son Excellence le très honorable sir Ronald GRAHAM, G.C.V.O., G.C.M.G., C.B., ambassadeur extraordinaire et plénipotentiaire de Grande-Bretagne près de Sa Majesté le Roi d'Italie ;

Lesquels, après avoir échangé leurs pleins pouvoirs, reconnus en bonne et due forme, sont convenus des dispositions suivantes :

*Article premier.*

Aux fins de la présente convention, les expressions ci-après sont définies comme suit :

L'expression « services aériens britanniques » visera les services aériens britanniques qui exercent leur activité sur les parcours mentionnés aux articles 3, 4 et 5 de la présente convention et l'expression « compagnie (ou compagnies) britannique(s) de transport aérien » visera la compagnie (ou les compagnies) exploitant, au moment envisagé, les services aériens britanniques.

L'expression « services aériens italiens » visera les services aériens italiens qui exercent leur activité sur les parcours mentionnés à l'article 6 de la présente convention et l'expression « compagnie (ou compagnies) de transport aérien italien » visera la compagnie (ou les compagnies) exploitant les services aériens italiens.

<sup>1</sup> Traduit par le Secrétariat de la Société des Nations, à titre d'information.

<sup>1</sup> Translated by the Secretariat of the League of Nations, for information.

L'expression « les services aériens » visera les services aériens italiens et britanniques et l'expression « la compagnie (ou les compagnies) de transport aérien » visera la compagnie (ou les compagnies) exploitant les services aériens.

Les expressions « aéronefs italiens » et « aéronefs britanniques » viseront les aéronefs qui sont employés respectivement pour l'exploitation des services aériens italiens et britanniques.

L'expression « terrain (ou terrains) d'atterrissage » visera l'un quelconque des lieux ou tous les lieux mentionnés aux articles 3 à 5 et la totalité ou l'un quelconque des lieux d'atterrissage qui seront fixés par un accord entre les compagnies de transport italien aérien et le gouvernement du territoire intéressé dans les territoires mentionnés à l'article 6 de la présente convention, ainsi que tout lieu où les aéronefs peuvent atterrir aux termes de l'article 7 (2) de la présente convention.

#### *Article 2.*

Les dispositions de la présente convention seront considérées comme étant uniquement applicables aux services aériens italiens et britanniques, aux compagnies de transport aérien et aux aéronefs, tels qu'ils sont définis à l'article premier de la présente convention et ne seront applicables auxdits services, compagnies et aéronefs qu'en ce qui concerne l'exploitation des services sur les parcours où ils sont ou pourront être autorisés à exercer leur activité en vertu des dispositions de la présente convention et pour les périodes durant lesquelles ces services pourront être exploités.

#### *Article 3.*

1. La compagnie britannique de transport aérien qui exploite les services aériens entre Londres et l'Orient aura le droit de survoler le territoire italien dans les conditions prévues à la présente convention.

2. Les services aériens britanniques traverseront le territoire italien en suivant la route Simplon (ou Chiasso)-Milan-Rimini-Brindisi ; ils s'effectueront par avions terrestres et, au delà de Brindisi, par hydravions.

3. Pour l'exploitation des services aériens britanniques, la compagnie britannique de transport aérien aura le droit d'utiliser les terrains d'atterrissage de Milan, Rimini, Brindisi aéroport terrestre et Brindisi base d'hydravions.

#### *Article 4.*

1. La compagnie britannique de transport aérien sera temporairement autorisée à rouvrir son précédent service sur le parcours Gênes-Naples-Calabre-Corfou, en utilisant les hydravions qui lui appartiennent actuellement.

2. Aux fins du présent article, les services aériens britanniques traverseront le territoire italien en suivant la route Gênes-Ostie-Naples-littoral de la Mer Tyrrhénienne et en volant normalement en dehors des eaux territoriales jusqu'à Punta di Cirella ; ils survoleront ensuite la péninsule calabraise entre cette dernière localité et Sibari et poursuivront leur route vers Capo Santa Maria di Leuca ou Brindisi. Les services en question devront utiliser les terrains d'atterrissage de Gênes et de Naples ainsi que ceux d'Ostie et de Brindisi si la compagnie britannique de transport aérien désire faire de ces localités des escales régulières. Dans ce dernier cas, la compagnie en avisera expressément le gouvernement italien.

3. Au cas où les stations météorologiques situées sur la route mentionnée au précédent paragraphe signaleraient qu'il est impossible de survoler la péninsule calabraise entre Punta di Cirella et Sibari, les aéronefs britanniques pourront suivre la route Golfo di Santa Eufemia-Golfo di Squillace-Capo Rizzuto et Capo Santa Maria di Leuca.

4. Les droits consentis par le présent article auront une durée de un an à compter du jour du premier vol effectué par les aéronefs britanniques au-dessus du territoire italien, en vertu des dispositions de la présente convention et pourront être prorogés pour une période de douze mois.

*Article 5.*

La compagnie britannique de transport aérien aura également le droit d'utiliser les bases d'hydravions de Benghazi et de Rhodes (ou Castelrosso) si leur usage devient ultérieurement nécessaire à l'exploitation des services aériens britanniques.

*Article 6.*

1. Les compagnies italiennes de transport aérien désignées par le Gouvernement italien auront le droit d'exploiter des lignes aériennes régulières à destination du Royaume-Uni, de Gibraltar, Malte, Chypre, Haïfa, Aden et la Somalie britannique et pourront utiliser lesdits lieux soit comme têtes de lignes, soit comme points de passage sur des lignes aériennes plus étendues. Les compagnies italiennes de transport aérien auront le droit d'utiliser les terrains d'atterrissage aux lieux et sur les territoires mentionnés au présent paragraphe.

2. Le Gouvernement du Royaume-Uni recommandera au Gouvernement du Soudan o'appliquer également au Soudan les dispositions du précédent paragraphe et, lorsque ladite recommandation aura été acceptée, les dispositions de la présente convention seront appliquées comme si le Soudan figurait parmi les territoires mentionnés au précédent paragraphe du présent article<sup>1</sup>.

*Article 7.*

1. Les dispositions des précédents articles ne conféreront aucun droit à l'usage des aéroports ou des bases d'hydravions militaires qui ne sont pas ouverts normalement au trafic aérien civil.

2. Les aéronefs italiens et britanniques pourront, en cas de force majeure, utiliser en tout temps les aéroports et les bases d'hydravions situés le long de leur route.

*Article 8.*

1. Sous réserve des conditions stipulées à l'article 7 (1) de la présente convention, les aéronefs italiens et britanniques auront le droit d'embarquer ou de débarquer la poste, les voyageurs et les marchandises sur n'importe quel terrain d'atterrissage.

2. Aucune disposition de la présente convention ne pourra porter atteinte aux droits conférés à l'une ou à l'autre des Hautes Parties contractantes par les articles 16 et 17 de la Convention du 13 octobre 1919 portant réglementation de la navigation aérienne.

3. Sous réserve des dispositions législatives en vigueur sur le territoire où a lieu l'atterrissage, l'équipage et les passagers transportés dans les aéronefs italiens et britanniques auront le droit de séjourner et les marchandises et la poste transportées à bord desdits aéronefs pourront être emmagasinées en tous lieux d'atterrissage.

4. Lorsqu'un vol aura été interrompu par suite d'un accident, d'un atterrissage forcé ou pour tout autre motif, toutes les facilités nécessaires seront accordées à la compagnie de transports aérien intéressée afin de lui permettre d'acheminer, le plus tôt possible, vers leur destination, les passagers, les marchandises et la poste.

---

<sup>1</sup> Le gouvernement du Soudan a accepté cette recommandation à compter de la date de l'échange des ratifications, sous la réserve que les compagnies italiennes de transport aérien n'auraient pas droit au Soudan aux exemptions et privilèges stipulés à l'article 16, paragraphe 2. Toutefois, lesdites compagnies et conformément aux termes de la convention, en tant que leurs aéronefs survolent le Soudan ou y atterrissent, seront, quant aux droits de douane, au bénéfice d'un traitement qui ne sera pas moins favorable que le traitement accordé aux compagnies anglaises ou égyptiennes sur le territoire du Soudan.

*Article 9.*

Les compagnies de transport aérien italiennes et britanniques seront constituées de manière à pouvoir être enregistrées comme propriétaires d'aéronefs aux termes de l'article 7 de la Convention du 13 octobre 1919 portant réglementation de la navigation aérienne. En outre, deux tiers au moins du capital-actions de chacune desdites compagnies devront être détenus par des ressortissants de l'une ou de l'autre des Hautes Parties contractantes.

*Article 10.*

1. Chacune des Hautes Parties contractantes aura le droit de désigner sa ou ses compagnies de transport aérien, à condition de notifier à l'autre la ou les compagnies désignées dans un délai d'un mois à partir de l'entrée en vigueur de la présente convention ou un mois avant l'inauguration du service établi par la compagnie désignée.

2. Chacune des Hautes Parties contractantes aura le droit, en tout temps, de substituer ou d'ajouter une nouvelle ou des nouvelles compagnies à la compagnie ou aux compagnies primitivement désignées, à condition d'en aviser l'autre Partie contractante un mois avant le commencement de l'exploitation par la nouvelle ou les nouvelles compagnies.

3. Lorsqu'une Haute Partie contractante aura retiré l'autorisation d'exploitation à une compagnie désignée par elle, celle-ci n'aura pas le droit de se prévaloir de ce seul fait pour adresser une réclamation à l'autre Partie contractante.

*Article 11.*

Les compagnies de transport aérien seront entièrement libres de fixer la fréquence de leurs services, les horaires, les tarifs et les correspondances avec d'autres lignes aériennes aux divers terrains d'atterrissage, ainsi que le type d'aéronef employé par elles, à condition que les détails y relatifs soient communiqués aux départements publics compétents des Hautes Parties contractantes, un mois avant l'établissement de tous nouveaux services, horaires ou tarifs, ou avant l'emploi d'un nouveau type d'aéronef.

*Article 12.*

1. Les compagnies de transport aérien observeront et feront observer par leurs employés ainsi que par les équipages et les passagers des aéronefs affectés aux services aériens, les lois et règlements en vigueur dans les territoires survolés par lesdits aéronefs ou aux terrains d'atterrissage.

2. En cas d'infractions répétées aux lois et règlements en question, la Haute Partie contractante intéressée aura le droit de réclamer le licenciement de tout employé d'une compagnie de transport aérien dont la culpabilité serait établie.

3. En cas de nécessité, la Haute Partie contractante intéressée aura le droit de prier l'autre Partie contractante d'annuler la désignation de la compagnie de transport aérien responsable des infractions.

*Article 13.*

1. Chacune des Hautes Parties contractantes mettra, autant que possible, à la disposition de la compagnie (ou des compagnies) de transport aérien de l'autre Partie contractante, aux mêmes conditions que celles qui sont applicables à sa propre aviation civile, les hangars destinés à abriter les aéronefs, les dispositifs de soulèvement (grues ou slips), les terrains ou les locaux destinés aux ateliers de réparation, les dépôts et les bureaux et facilitera, autant que possible, le réapprovisionnement en carburants et lubrifiants.

2. Au cas où les installations aéronautiques d'un aéroport déterminé seraient insuffisantes, la Haute Partie contractante intéressée accordera à la compagnie (ou aux compagnies) de transport aérien de l'autre Partie contractante, aux conditions dont jouissent les aéronefs nationaux, toutes les facilités pour la construction ou l'extension des installations nécessaires, sans imposer aucune condition concernant l'extension minimum qui devra être donnée auxdites installations.

*Article 14.*

1. Les Hautes Parties contractantes collaboreront à la protection et à la sécurité des services aériens et donneront, à cet effet, tout le développement possible à leurs services de renseignement météorologiques, aux communications radiotélégraphiques ainsi qu'aux signaux et signalisations diurnes et nocturnes. Les départements publics compétents des Hautes Parties contractantes s'entendront au sujet des mesures de coordination nécessaires.

2. Les Hautes Parties contractantes faciliteront et encourageront également la coordination des activités des compagnies de transport aérien italiennes et britanniques, notamment la conclusion d'accords techniques et commerciaux concernant l'assistance mutuelle aux terrains d'atterrissage communs, ainsi que la coordination des horaires. Chacune des Hautes Parties contractantes aura le droit de demander à ses propres compagnies de soumettre à l'approbation de ses départements publics compétents le texte de tout accord ou arrangement de ce genre avant leur conclusion.

*Article 15.*

Au cas où la compagnie (ou les compagnies) de transport aérien désignée par l'une ou l'autre des Hautes Parties contractantes ne serait pas en mesure d'assurer tout le trafic sur un parcours quelconque au-dessus du territoire de l'autre Partie contractante que ladite compagnie (ou lesdites compagnies) exploite en vertu de la présente convention, l'autre Partie contractante qui a procédé à la désignation invitera sa compagnie à céder le surplus du trafic à la compagnie (ou aux compagnies) de transport aérien désignée par l'autre Partie contractante.

*Article 16.*

1. Les aéronefs britanniques, les moteurs ainsi que les pièces de rechange et d'équipement transportées pour l'usage exclusif desdits aéronefs, les carburants et lubrifiants ainsi transportés et utilisés, les carburants et lubrifiants transportés par lesdits aéronefs en vue d'atteindre, par la voie des airs, des localités étrangères seront exempts de droits de douane et autres taxes dans tous les lieux d'atterrissage mentionnés aux articles 3 à 5 de la présente convention ainsi qu'en tout lieu où lesdits aéronefs pourraient atterrir aux termes de l'article 7 (2).

2. De même, les aéronefs italiens, les moteurs ainsi que les pièces de rechange et d'équipement transportées pour l'usage exclusif desdits aéronefs, les carburants et lubrifiants ainsi transportés et utilisés, les carburants et lubrifiants transportés par lesdits aéronefs en vue d'atteindre par la voie des airs des localités étrangères seront exempts de droits de douane et autres taxes dans tous les lieux d'atterrissage mentionnés à l'article 6 de la présente convention, ainsi qu'en tout lieu où lesdits aéronefs pourraient atterrir aux termes de l'article 7 (2).

3. Toutefois, jusqu'à ce qu'une compagnie italienne de transport aérien exploite, en vertu de l'article 6 de la présente convention, des services d'une importance égale à ceux des compagnies britanniques de transport aérien, ces dernières seront tenues de payer tous les droits exigibles en territoire italien sur les carburants et lubrifiants pris à bord par des aéronefs britanniques pour des vols au départ d'un aéroport italien.



*Article 17.*

Le transport de la poste aérienne sera réglé par un accord direct entre les services postaux compétents des Hautes Parties contractantes.

*Article 18.*

Les aéronefs utilisés dans les services aériens jouiront du même traitement que les aéronefs nationaux en ce qui concerne les droits d'atterrissage et de hangar en tout lieu d'atterrissage.

*Article 19.*

Les modalités d'application de la présente convention seront réglées, autant que possible, par accord direct entre les services aéronautiques compétents des Hautes Parties contractantes.

*Article 20.*

1. La présente convention restera en vigueur pendant une période de dix ans à compter du premier vol effectué, après la signature de la convention, par un aéronef britannique, au-dessus du territoire italien en vertu des dispositions des articles 3 à 5. Si la convention n'a pas été dénoncée moyennant un préavis d'un an dans chaque cas, elle sera renouvelée par tacite reconduction pour des périodes successives de cinq ans.

2. Il est entendu que le Gouvernement du Soudan pourra, si la recommandation visée à l'article 6, paragraphe 2, a été acceptée, mettre fin à l'engagement assumé par lui aux mêmes conditions et dans les mêmes délais que ceux qui sont prévus au paragraphe précédent.

3. Nonobstant les dispositions des précédents paragraphes, au cas où la Convention du 13 octobre 1919 portant réglementation de la navigation aérienne serait dénoncée par le Royaume-Uni ou par l'Italie en vertu de l'article 43 de ladite convention, la présente convention cessera d'être en vigueur à compter du jour où la dénonciation de la première convention aura pris effet.

*Article 21.*

Nonobstant les dispositions du précédent article, Sa Majesté le Roi d'Italie se réserve le droit de dénoncer, à tout moment, la présente convention, au cas où l'existence des services aériens britanniques entraînerait la dénonciation ou le non renouvellement d'une convention sur la navigation aérienne en vigueur entre l'Italie et un autre Etat européen, soit de la part de l'Italie, soit de la part de l'Etat en question.

*Article 22.*

La présente convention sera ratifiée et entrera en vigueur le jour de l'échange des ratifications qui aura lieu à Londres aussitôt que possible. Toutefois, la ratification ne pourra être effectuée après le 31 décembre 1932.

En foi de quoi les plénipotentiaires susmentionnés ont signé la présente convention et y ont apposé leurs sceaux.

Fait à Rome, en double expédition, en langues italienne et anglaise, les deux textes faisant également foi, le 16 mai 1931.

(L. S.) Italo BALBO.

(L. S.) Ronald GRAHAM.

## PROTOCOLE DE SIGNATURE

Au moment d'apposer leurs signatures à la convention conclue ce jour et relative à l'établissement de lignes de transport aérien, les plénipotentiaires soussignés ont déclaré, au nom de leurs gouvernements respectifs, être convenus de ce qui suit :

1<sup>o</sup> La convention sera ratifiée dans le plus court délai possible, la ratification ne pouvant, en aucun cas, être effectuée après le 31 décembre 1932.

2<sup>o</sup> En attendant la ratification, les services aériens prévus dans la convention pourront être assurés en vertu d'un accord entre les deux gouvernements intéressés.

3<sup>o</sup> La recommandation au Gouvernement du Soudan dont il est question à l'article 6 de la convention sera faite immédiatement et la réponse du Gouvernement du Soudan sera communiquée au Gouvernement Royal italien par le Gouvernement du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord avant le dépôt des ratifications<sup>1</sup>.

Italo BALBO.

Ronald GRAHAM.

---

<sup>1</sup> Voir note, page 262.

N° 3129.

---

ITALIE  
ET TCHÉCOSLOVAQUIE

Accord pour l'établissement et l'exploitation d'une ligne aérienne régulière Trieste-Prague. Signé à Rome, le 28 avril 1932.

---

ITALY  
AND CZECHOSLOVAKIA

Agreement for the Establishment and Operation of a Regular Air Line Trieste-Prague. Signed at Rome, April 28, 1932.

## TEXTE ITALIEN. — ITALIAN TEXT.

N° 3129. — ACCORDO<sup>1</sup> FRA L'ITALIA E LA CECOSLOVACCHIA PER L'IMPIANTO E L'ESERCIZIO DI UNA LINEA AEREA REGOLARE TRIESTE-PRAGA. FIRMATO A ROMA, IL 28 APRILE 1932.

*Textes officiels italien et tchécoslovaque communiqués par le ministre des Affaires étrangères d'Italie.  
L'enregistrement de cet accord a eu lieu le 19 janvier 1933.*

SUA MAESTÀ IL RE D'ITALIA e SUA ECCELLENZA IL PRESIDENTE DELLA REPUBBLICA DI CECOSLOVACCHIA, egualmente convinti dell'interesse reciproco che hanno l'Italia e la Cecoslovacchia a facilitare l'impianto di una linea di navigazione aerea commerciale fra Trieste e Praga, hanno risoluto di concludere un Accordo a questo fine, ed hanno designato, per loro Plenipotenziari rispettivamente :

SUA MAESTÀ IL RE D'ITALIA :

S. E. l'On. Gen. Italo BALBO, Ministro Segretario di Stato per l'Aeronautica, Deputato al Parlamento ;

SUA ECCELLENZA IL PRESIDENTE DELLA REPUBBLICA DI CECOSLOVACCHIA :

il Signor Ingegnere Vacláv ROUBÍK, ex Ministro dei Lavori Pubblici, Direttore dell'Aeronautica civile ;

i quali, dopo aver scambiato i loro pieni poteri, riconosciuti in buona e debita forma, hanno convenuto quanto segue :

*Articolo I.*

Il Governo italiano concede ad una impresa di navigazione aerea cecoslovacca, da indicarsi dal Governo cecoslovacco, per quanto riguarda il territorio italiano, le autorizzazioni necessarie all'esercizio di una linea aerea fra Trieste e Praga, con possibilità di un servizio continuo per tutto l'anno, con frequenza normale di tre voli settimanali in ciascuna delle due direzioni e con l'obbligo di impiegare per ciascun volo soltanto un apparecchio. Detta frequenza potrà essere, di comune accordo, aumentata.

Il Governo cecoslovacco concede, sulla base della reciprocità, ad una impresa di navigazione aerea italiana, da indicarsi dal Governo italiano, per quanto riguarda il territorio cecoslovacco, le autorizzazioni necessarie all'esercizio della linea aerea tra Praga e Trieste.

È inteso che ognuna delle due imprese esercenti i servizi di cui al presente articolo avrà facoltà di adibire aeromobili del tipo che crederà più opportuno e rispondente ai requisiti tecnici di sicurezza approvati dalla Commissione internazionale di navigazione aerea (C. I. N. A.).

Fino a quando l'aeroporto di Trieste non sarà utilizzabile dai servizi aerei, quelli previsti nel presente articolo faranno capo all'aeroporto di Venezia (San Nicoló del Lido).

Fino a quando l'impresa italiana non potrà effettuare il servizio previsto al comma secondo del presente articolo, l'impresa cecoslovacca potrà effettuare il suo servizio con frequenza giornaliera.

<sup>1</sup> L'échange des ratifications a eu lieu à Praha, le 11 janvier 1933.

## TEXTE TCHÉCOSLOVAQUE. — CZECHOSLOVAK TEXT.

N<sup>o</sup> 3129. — DOHODA<sup>1</sup> MEZI ČESKOSLOVENSKEM A ITALIÍ O ZŘÍZENÍ  
A PROVOZOVÁNÍ PRAVIDELNÉ LETECKÉ LINIE PRAHA-TERST.  
PODEPSANÁ V RÍME, DNE 28. DUBNA 1932.

---

*Italian and Czechoslovak official texts communicated by the Italian Minister for Foreign Affairs.  
The registration of this Agreement took place January 19, 1933.*

---

JEHO EXCELENCE PRESIDENT ČESKOSLOVENSKÉ REPUBLIKY a JEHO VELIČENSTVO ITALSKÝ KRÁL stejně přesvědčení o obapolném zájmu Československa a Itálie usnadnění zřízení letecké obchodní linie mezi Prahou a Terstem, rozhodli se sjednati za tím účelem Dohodu a ustanovili svými plnomocníky :

JEHO EXCELENCE PRESIDENT ČESKOSLOVENSKÉ REPUBLIKY :

pana inženýra Vaclava ROUBÍKA, býv. ministra veřejných prací, ředitele civilního letectví

JEHO VELIČENSTVO ITALSKÝ KRÁL :

J. E. generála Italo BALBO, ministra státního sekretáře pro letectví, poslance,

kterí, vyměňivše své plné moci, shledané ve správné a náležitě formě, dohodli se takto :

*Článek I.*

Italská vláda udělí, pokud jde o území italské, československému leteckému podniku, který označí československá vláda, oprávnění nutná k provozování letecké linie mezi Prahou a Terstem, s možností nepřetržitého provozu celoročního, s normální frekvencí tří letu týdně v každém z obou směrů a se závazkem použití pro každý let jenom jednoho letadla. Uvedená frekvence může býti zvýšena společnou dohodou.

Československá vláda udělí, na podkladě vzájemnosti, pokud jde o území československé, italskému leteckému podniku, který označí italská vláda, oprávnění nutná k provozování letecké linie mezi Terstem a Prahou.

Jest úmyslem, že každý z obou podniků, konajících provoz podle tohoto článku, může užívati létadel typu, který bude pokládati za nevhodnější a který bude vyhovovati technickým požadavkům bezpečnosti, schváleným Mezinárodní komisí pro letectví (C. I. N. A.).

Pokud letiště v Terstu nebude použitelné pro letecké služby předvídané tímto článkem, bude konečná stanice na letišti benátském (San Nicolò del Lido).

Pokud italský podnik nebude moci vykonávati službu uvedenou v odstavci druhém tohoto článku, může československý, podnik vykonávati svoji službu s každodenní frekvencí.

---

<sup>1</sup> The exchange of ratifications took place at Prague, January 11, 1933.

*Articolo 2.*

Sarà cura delle due imprese di navigazione aerea menzionate all'art. 1 di accordarsi sul modo di esercitare la linea aerea di cui all'articolo stesso. Gli accordi saranno subordinati, volta per volta, all'approvazione delle Amministrazioni aeronautiche dei due Stati.

*Articolo 3.*

Ognuna delle imprese comunicherà alla competente Autorità dell'altro Stato, almeno quattro settimane prima della loro messa in vigore, gli orari e le possibilità di coincidenza con le altre linee aeree e la frequenza del servizio, e indicherà, nello stesso termine, la specie del materiale che intenderà adoperare.

*Articolo 4.*

Le Amministrazioni postali dei due Stati si intenderanno sull'uso delle linee per il trasporto di effetti postali.

*Articolo 5.*

Le concessioni menzionate all'articolo 1 del presente accordo avranno vigore per un periodo di dodici mesi, a decorrere dal primo gennaio di ciascun anno, e potranno essere annualmente rinnovate a richiesta di una delle Autorità menzionate nell'articolo 8.

*Articolo 6.*

Ognuna delle due Alte Parti Contraenti avrà facoltà di sostituire in ogni momento un'altra impresa che sarà da essa indicata, per l'esercizio della linea di cui all'articolo 1. La nuova impresa subentrerà nei diritti di quella sostituita anche per quanto riguarda la durata della concessione.

Alla impresa aerea sostituita nell'esercizio non spetta alcun diritto di indennizzo da far valere verso l'altra Alta Parte Contraente.

*Articolo 7.*

Le imprese concessionarie sono obbligate di osservare e di far osservare al proprio personale ed ai passeggeri le norme vigenti nei due Stati e principalmente quelle riguardanti la navigazione aerea in genere, in quanto esse si applichino a tutti gli aeromobili esteri senza distinzione di nazionalità, i diritti doganali e gli altri diritti fiscali, i divieti d'importazione e di esportazione, il trasporto delle persone e delle cose, la sicurezza, l'ordine pubblico e la sanità.

Qualora nell'esercizio delle linee aeree fossero riscontrate ripetute contravvenzioni alle norme di cui sopra, la più alta Autorità di navigazione aerea competente dello Stato interessato è in diritto di chiedere anche la revoca dell'impiegato dell'impresa aerea colpevole.

Nei casi più gravi di contravvenzione alle norme di cui sopra, la più alta Autorità di navigazione aerea interessata ha il diritto di ottenere la revoca delle concessioni fatta alla impresa responsabile.

*Articolo 8.*

Le più alte Autorità di navigazione aerea dei due Stati si intenderanno direttamente sulla esecuzione del presente Accordo e provvederanno alla eventuale rinnovazione delle concessioni come dall'articolo 5.

*Článek 2.*

Bude ponecháno oběma leteckým podnikům uvedeným v článku 1., aby se dohodly o způsobu provozování letecké linie uvedené v témže článku. Dohody podléhají od případu k případu schválení leteckých úřadů obou států.

*Článek 3.*

Každý z podniků oznámí příslušnému úřadu druhého státu nejméně čtyři týdny před jejich uvedením v platnost letové rady a možnost připojení na jiné letecké linie, frekvenci služby a ohlásí ve stejné lhůtě druh provozního materiálu, kterého hodlá použít.

*Článek 4.*

Poštovní správy obou států se dohodnou o využití linií pro dopravu poštovních zásilek.

*Článek 5.*

Koncese zmíněné v článku 1. této dohody budou platiti po dobu dvanácti měsíců počínajíc dnem prvního ledna každého roku a mohou byti každoročně obnovovány na žádost jednoho z úřadů uvedených v článku 8.

*Článek 6.*

Každá Vysoká Smluvní Strana může kdykoliv určit jiný podnik pro provoz linie o níž se mluví v článku 1. Nový podnik nastoupí v oprávnění podniku nahrazeného i pokud jde o trvání koncesí.

Letecký podnik určený náhradou k provozu není v žádném směru oprávněn žádati odškodnění od druhé Vysoké Smluvní Strany.

*Článek 7.*

Koncesované podniky jsou povinny zachovávat předpisy platné v obou státech a pečovat o to, aby byly zachovávány vlastním personálem a cestujícími, a zejména předpisy, které se týkají letecké dopravy všeobecně, pokud se vztahují na všechna létadla cizozemská bez rozdílu státní příslušnosti, jakož i předpisy celní a jiné předpisy fiskální, předpisy o dovozu a vývozu, o dopravě osob a věcí, o bezpečnosti, o veřejném pořádku a o zdravotnictví.

Jestliže při provozu leteckých linií budou shledány opětovné přestupky proti předpisům, o nichž se shora mluví, jest příslušný nejvyšší letecký úřad státu, kterého se to týká, oprávněn žádati odvolání provinivšího se zaměstnance leteckého podniku.

V těžších případech přestupku proti předpisům, o nichž se shora jedná, má nejvyšší letecký úřad, jehož se to týká, právo dosíci odvolání koncese udělené společnosti, kterou stíhá zodpovědnost.

*Článek 8.*

Nejvyšší letecké úřady obou států budou se dorozumívati přímo o provádění této Dohody a provedou všechna případná obnovení koncesí uvedených v článku 5.

*Articolo 9.*

Il presente Accordo dovrà essere ratificato e le ratifiche saranno scambiate a Praga, nel più breve termine possibile. Esso entrerà in vigore alla data dello scambio delle ratifiche e rimarrà in vigore per la durata delle concessioni di cui ai precedenti articoli 1 e 5.

Nel caso, peraltro, in cui la Convenzione<sup>1</sup> pel regolamento della navigazione aerea del 13 ottobre 1919 venisse denunciata dal Regno d'Italia o dalla Repubblica cecoslovacca, secondo quanto è stabilito nell'articolo 43 della Convenzione stessa, il presente Accordo, e conseguentemente le concessioni anzidette, cesserebbero di avere vigore dalla medesima data nella quale la denuncia della Convenzione produrrà i suoi effetti.

In fede di che, i Plenipotenziari hanno firmato il presente Accordo.

Fatto a Roma, il 28 aprile 1932, in doppio esemplare, in lingua italiana e cecoslovacca, che avranno ambedue pari efficacia.

(L. S.) Italo BALBO.

(L. S.) Václav ROUBÍK.

---

<sup>1</sup> Vcl. XI, page 173 ; vol. XXIV, page 174 ; vol. LIX, page 346 ; vol. LXIII, page 389 ; vol. LXXVIII, page 438 ; et vol. CXVII, page 54, de ce recueil.



## Článek 9.

Tato Dohoda bude ratifikována a ratifikace budou vyměněny v Praze v době co nejkratší. Vstoupí v platnost dnem výměny ratifikačních listin a zůstane v platnosti po dobu trvání koncesí, o kterých mluví předchozí články 1 a 5.

V případě však, že by Úmluva o úpravě letectví z 13. října 1919<sup>1</sup> byla vypovězena Československou republikou nebo královstvím Italským podle ustanovení článku 43. uvedené Úmluvy, přestane platiti tato Dohoda, a v důsledku toho i v předu řečené koncese od téhož dne, v němž výpověď Úmluvy nabude účinnosti.

Tomu na svědomí podepsali Plnomocníci tuto Dohodu.

Dáno v Římě, dne 28. dubna 1932, dvojmo, v jazyce československém a italském, při čemž oba texty jsou stejně autentické.

(L. S.) Václav ROUBÍK.

(L. S.) Italo BALBO.

Per copia conforme :

Suvich.

---

<sup>1</sup> Vol. XI, page 173 ; Vol. XXIV, page 175 ; Vol. LIX, page 346 ; Vol. LXIII, page 389 ; Vol. LXXVIII, page 438 ; and Vol. CXVII, page 54, of this Series.

<sup>1</sup> TRADUCTION.

N<sup>o</sup> 3129. — ACCORD ENTRE L'ITALIE ET LA TCHÉCOSLOVAQUIE, POUR L'ÉTABLISSEMENT ET L'EXPLOITATION D'UNE LIGNE AÉRIENNE RÉGULIÈRE TRIESTE-PRAGUE. SIGNÉ A ROME, LE 28 AVRIL 1932.

SA MAJESTÉ LE ROI D'ITALIE et SON EXCELLENCE LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE TCHÉCOSLOVAQUE, également convaincus du désir mutuel qu'ont l'Italie et la Tchécoslovaquie de faciliter l'établissement d'une ligne commerciale de navigation aérienne entre Trieste et Prague, ont résolu de conclure un accord à cet effet et ont désigné respectivement pour leurs plénipotentiaires :

SA MAJESTÉ LE ROI D'ITALIE :

Son Excellence le général Italo BALBO, secrétaire d'Etat à l'Aéronautique, député au Parlement ;

SON EXCELLENCE LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE TCHÉCOSLOVAQUE :

Vacláv ROUBÍK, ingénieur, ancien ministre des Travaux publics, directeur de l'Aéronautique civile ;

Lesquels, après avoir échangé leurs pleins pouvoirs reconnus en bonne et due forme, sont convenus des dispositions suivantes :

*Article premier.*

Le Gouvernement italien accorde à une entreprise tchécoslovaque de navigation aérienne qui sera désignée par le Gouvernement tchécoslovaque, en ce qui concerne le territoire italien, les autorisations nécessaires à l'exploitation d'une ligne aérienne entre Trieste et Prague, avec la possibilité d'un service continu pendant toute l'année d'une fréquence normale de trois voyages par semaine dans chaque sens et avec l'obligation de n'employer pour chaque voyage qu'un seul appareil. Cette fréquence pourra être augmentée, d'un commun accord.

Le Gouvernement tchécoslovaque accorde, à titre de réciprocité, à une entreprise italienne de navigation aérienne qui sera désignée par le Gouvernement italien, en ce qui concerne le territoire tchécoslovaque, les autorisations nécessaires à l'exploitation d'une ligne aérienne entre Prague et Trieste.

Il est entendu que chacune des deux entreprises qui exploiteront les services visés au présent article aura la faculté d'utiliser des appareils du type qu'elle jugera le mieux approprié, mais remplissant les conditions techniques de sécurité approuvées par la Commission internationale de navigation aérienne (C. I. N. A.).

Jusqu'à ce que l'aéroport de Trieste puisse être utilisé par les services aériens, ceux qui sont prévus au présent article auront leur tête de ligne à l'aéroport de Venise (San Nicolò del Lido).

Jusqu'à ce que l'entreprise italienne puisse assurer le service prévu à l'alinéa 2 du présent article, l'entreprise tchécoslovaque pourra assurer un service à fréquence journalière.

<sup>1</sup> Traduit par le Secrétariat de la Société des Nations, à titre d'information.

<sup>1</sup> TRANSLATION.

NO. 3129. — AGREEMENT BETWEEN ITALY AND CZECHOSLOVAKIA  
FOR THE ESTABLISHMENT AND OPERATION OF A REGULAR  
AIR LINE TRIESTE-PRAGUE. SIGNED AT ROME, APRIL 28, 1932.

HIS MAJESTY THE KING OF ITALY and HIS EXCELLENCY THE PRESIDENT OF THE CZECHOSLOVAK REPUBLIC, equally convinced that it is to the mutual interests of Italy and Czechoslovakia to facilitate the establishment of a commercial air navigation line between Trieste and Prague, have resolved to conclude an agreement for this purpose and have appointed as their respective Plenipotentiaries :

HIS MAJESTY THE KING OF ITALY :

His Excellency General Italo BALBO, Secretary of State for Aeronautics, Member of Parliament ;

HIS EXCELLENCY THE PRESIDENT OF THE CZECHOSLOVAK REPUBLIC :

M. Václav ROUBÍK (Engineer), Former Minister of Public Works, Director of Civil Aviation;

Who, after having communicated their full powers, found in good and due form, have agreed as follows :

*Article 1.*

The Italian Government concedes to a Czechoslovak air navigation enterprise to be designated by the Czechoslovak Government, in so far as Italian territory is concerned, the necessary authorisations for the operation of an air line between Trieste and Prague, with the possibility of a continuous service during the entire year, with a normal frequency of three journeys per week in each direction, and with the obligation to employ only one machine for each journey. The said frequency may be increased by common agreement.

The Czechoslovak Government concedes on the basis of reciprocity to an Italian air navigation enterprise to be designated by the Italian Government, in so far as Czechoslovak territory is concerned, the necessary authorisations for the operation of an air line between Prague and Trieste.

It is agreed that each of the two enterprises which operate the services referred to in the present Article shall be free to use machines of the type which it may deem most suitable and which fulfil the technical requirements as to safety approved by the International Commission for Air Navigation (I. C. A. N.).

Until such time as Trieste airport can be used by the air services provided for in the present Article, they will have their head of line at Venice (San Nicolo del Lido) airport.

Until such time as the Italian enterprise is able to carry out the service provided for in the second paragraph of the present Article, the Czechoslovak enterprise may run a daily service.

<sup>1</sup> Translated by the Secretariat of the League of Nations, for information.

*Article 2.*

Il appartiendra aux deux entreprises de navigation aérienne mentionnées à l'article premier de s'entendre sur le mode d'exploitation de la ligne aérienne dont il est question audit article. Ces accords seront sujets, dans chaque cas, à l'approbation des administrations aéronautiques des deux Etats.

*Article 3.*

Chacune des entreprises communiquera à l'autorité compétente de l'autre Etat, quatre semaines au moins avant leur entrée en vigueur, les horaires, les correspondances avec les autres lignes aériennes et la fréquence du service, en indiquant, dans le même délai, le type de matériel qu'elle a l'intention d'employer.

*Article 4.*

Les administrations postales des deux Etats s'entendront sur l'utilisation des lignes pour le transport de la poste.

*Article 5.*

Les concessions mentionnées à l'article premier du présent accord seront valables pendant une période de douze mois à compter du 1<sup>er</sup> janvier de chaque année et pourront être renouvelés annuellement à la demande de l'une des autorités indiquées à l'article 8.

*Article 6.*

Chacune des Hautes Parties contractantes aura le droit de substituer, à tout moment, une autre entreprise désignée par elle pour l'exploitation de la ligne dont il est question à l'article premier. La nouvelle entreprise sera substituée dans les droits de l'entreprise qu'elle aura remplacée, même en ce qui concerne la durée de la concession.

L'entreprise aérienne ainsi remplacée ne pourra réclamer aucune indemnité à l'autre Partie contractante.

*Article 7.*

Les entreprises concessionnaires sont tenues d'observer et de faire observer, par leur personnel et les passagers, les dispositions législatives et réglementaires en vigueur dans les deux Etats, notamment en ce qui concerne la navigation aérienne en général (lorsqu'elles sont applicables à tous les aéronefs étrangers sans distinction de nationalité), les droits de douane et autres taxes, les prohibitions d'importation et d'exportation, le transport des personnes et des marchandises, la sûreté, l'ordre public et l'hygiène.

En cas d'infractions répétées aux dispositions susmentionnées à l'occasion de l'exploitation des lignes aériennes, la plus haute autorité compétente en matière de navigation aérienne de l'Etat intéressé sera en droit de demander même le rappel de l'employé de l'entreprise aérienne, coupable desdites infractions.

En cas d'infraction particulièrement grave aux dispositions susmentionnées, la plus haute autorité en matière de navigation aérienne, intéressée, aura le droit d'obtenir la résiliation de la concession de l'entreprise responsable.

*Article 2.*

The two air navigation enterprises specified in Article 1 will come to an agreement as to the manner of operating the air line mentioned in the said Article. Such agreements will in each particular case be subject to the approval of the Aeronautical Administrations of the two States.

*Article 3.*

Each of the enterprises shall communicate to the competent authority of the other State, at least four weeks before their coming into force, the time-tables and facilities for connection with other air lines, as well as the frequency of the service, and shall indicate within the same time-limit the type of material it intends to use.

*Article 4.*

The Postal Administrations of the two States will arrive at an agreement as to the use of the lines for the conveyance of mail.

*Article 5.*

The concessions mentioned in Article 1 of the present Agreement shall be valid for a period of twelve months from the 1st January of each year and may be renewed annually on the request of one of the authorities indicated in Article 8.

*Article 6.*

Each of the High Contracting Parties shall be entitled at any time in respect of the operation of the line referred to in Article 1, to substitute for the operating enterprise another enterprise indicated by it. The new enterprise shall enjoy the rights of the enterprise replaced, even as regards the duration of the concession.

The air enterprise replaced in the operation of the line shall have no claim to compensation against the other High Contracting Party.

*Article 7.*

The enterprises to which concessions are granted shall be under the obligation to observe and to cause to be observed by their personnel and by passengers, the rules in force in the two States and in particular those which concern air navigation in general in so far as they apply to all foreign machines without distinction of nationality, to Customs and other dues, to export and import prohibitions, to the carriage of persons and goods and to security, public order and health.

If in the operation of the air lines repeated infringements of the regulations above referred to should occur, the highest competent air navigation authority of the State concerned shall be entitled to demand even the removal of the offending air enterprise employee.

In cases of more serious infringements of the regulations above referred to, the highest competent air navigation authority concerned shall have the right to obtain the cancellation of the concessions granted to the responsible enterprise.

*Article 8.*

Les plus hautes autorités des deux Etats en matière navigation aérienne devront s'entendre directement sur l'exécution du présent accord et procéder éventuellement au renouvellement des concessions, ainsi qu'il est prévu à l'article 5.

*Article 9.*

Le présent accord devra être ratifié et les ratifications seront échangées à Prague aussitôt que possible. Il prendra effet le jour de l'échange des ratifications et restera en vigueur pendant la durée des concessions dont il est question aux articles premier à 5 ci-dessus.

En outre, au cas où la Convention du 13 octobre 1919 portant réglementation de la navigation aérienne serait dénoncée par le Royaume d'Italie ou par la République tchécoslovaque, ainsi qu'il est prévu à l'article 43 de ladite convention, le présent accord et, partant, les concessions précitées cesseront d'être en vigueur à partir du jour où la dénonciation de la convention aura pris effet.

En foi de quoi les plénipotentiaires ont signé le présent accord.

Fait à Rome, le 28 avril 1932, en double expédition, en langues tchèque et italienne, les deux textes faisant également foi.

(L. S.) Italo BALBO.

(L. S.) Václav ROUBÍK.

*Article 8.*

The highest air navigation authorities of the two States shall come to a direct agreement with regard to the execution of the present Agreement and shall make provision for any renewal of the concessions under Article 5.

*Article 9.*

The present Agreement shall be ratified and the ratifications shall be exchanged at Prague as soon as possible. It shall come into force on the date of the exchange of ratifications and shall remain in force for the duration of the concessions referred to in the preceding Articles 1 and 5.

Furthermore, if the Convention for the Regulation of Air Navigation of 13 October 1919 should be denounced by the Kingdom of Italy or by the Czechoslovak Republic in accordance with Article 43 of the said Convention, the present Agreement and consequently the aforesaid concessions shall lapse as from the date on which such denunciation of the Convention takes effect.

In faith whereof the Plenipotentiaries have signed the present Agreement.

Done at Rome, April 28, 1932, in two copies, in the Italian and Czech languages, both texts being authentic.

(L. S.) Italo BALBO.

(L. S.) Václav ROUBÍK.





N° 3130.

---

## BULGARIE ET NORVÈGE

Echange de notes comportant un arrangement relatif à l'abolition de la légalisation des certificats d'origine et des factures commerciales, avec annexe. Ankara, le 5 novembre 1932, et Sofia, le 5 décembre 1932.

---

## BULGARIA AND NORWAY

Exchange of Notes constituting an Arrangement regarding the Abolition of the Legalisation of Certificates of Origin and Commercial Invoices, with Annex. Ankara, November 5, 1932, and Sofia, December 5, 1932.

N<sup>o</sup> 3130. — ÉCHANGE DE NOTES ENTRE LES GOUVERNEMENTS BULGARE ET NORVÉGIEN COMPORTANT UN ARRANGEMENT RELATIF A L'ABOLITION DE LA LÉGALISATION DES CERTIFICATS D'ORIGINE ET DES FACTURES COMMERCIALES. ANKARA, LE 5 NOVEMBRE 1932, ET SOFIA, LE 5 DÉCEMBRE 1932.

---

*Texte officiel français communiqué par le délégué permanent de la Norvège auprès de la Société des Nations. L'enregistrement de cet échange de notes a eu lieu le 21 janvier 1933.*

---

I.

LÉGATION DE NORVÈGE.

ANKARA, le 5 novembre 1932.

MONSIEUR LE PRÉSIDENT,

J'ai l'honneur de porter à la connaissance de Votre Excellence que le Gouvernement royal de Norvège, désireux de favoriser les relations commerciales entre la Norvège et la Bulgarie, verrait avec plaisir la conclusion avec le Gouvernement royal de Bulgarie d'un accord stipulant, à titre de réciprocité, les règles suivantes :

1<sup>o</sup> Les certificats d'origine qui accompagnent les marchandises d'une des Parties contractantes destinées à l'autre sont exemptés de la formalité du visa consulaire.

2<sup>o</sup> Si, dans des cas exceptionnels, il est jugé nécessaire d'exiger la légalisation consulaire desdits certificats, les deux gouvernements s'engagent à les exempter du paiement des droits de légalisation.

3<sup>o</sup> La même exemption aura lieu lors de la légalisation des factures commerciales pour le cas où une telle légalisation est requise.

4<sup>o</sup> L'arrangement pourra être dénoncé à tout moment et demeurera exécutoire jusqu'au terme d'un délai de trois mois à compter du jour de sa dénonciation par l'une ou l'autre des Parties contractantes.

Je serais reconnaissant à Votre Excellence de vouloir bien m'informer si le Gouvernement bulgare est d'accord sur ce qui précède, et je me permets de proposer, dans ce cas, que cette note

<sup>1</sup> TRADUCTION. — TRANSLATION.

No. 3130. — EXCHANGE OF NOTES BETWEEN THE BULGARIAN AND NORWEGIAN GOVERNMENTS CONSTITUTING AN ARRANGEMENT REGARDING THE ABOLITION OF THE LEGALISATION OF CERTIFICATES OF ORIGIN AND COMMERCIAL INVOICES. ANKARA, NOVEMBER 5, 1932, AND SOFIA, DECEMBER 5, 1932.

---

*French official text communicated by the Permanent Delegate of Norway accredited to the League of Nations. The registration of this Exchange of Notes took place January 21, 1933.*

---

## I.

NORWEGIAN LEGATION.

ANKARA, November 5, 1932.

YOUR EXCELLENCY,

I have the honour to inform Your Excellency that the Royal Norwegian Government, being desirous of promoting commercial relations between Norway and Bulgaria, would welcome the conclusion of an agreement with the Royal Bulgarian Government laying down the following reciprocal rules :

(1) Certificates of origin accompanying goods coming from one of the Contracting Parties and intended for the other shall be exempt from the formality of the consular visa.

(2) Should it be considered necessary in exceptional cases to require the Consular legalisation of the said certificates, the two Governments undertake to exempt them from the payment of legalisation fees.

(3) The same exemption shall be granted in respect of the legalisation of commercial invoices in cases where such legalisation is required.

(4) The arrangement may be denounced at any moment, and shall remain in force for a period of three months from the date of its denunciation by either of the Contracting Parties.

I should be obliged if Your Excellency would be so good as to inform me whether the Bulgarian Government is in agreement with the above, and in that case I venture to propose that the present

---

<sup>1</sup> Traduit par le Secrétariat de la Société des Nations, à titre d'information.

---

<sup>1</sup> Translated by the Secretariat of the League of Nations, for information.

et la réponse qu'elle voudrait bien me faire parvenir au nom du gouvernement royal soient considérées comme un arrangement passé à ce sujet entre les deux gouvernements.

Je joins à ce pli une liste énumérant les autorités norvégiennes autorisées à délivrer les certificats d'origine.

Veillez agréer, Monsieur le Président, les assurances de ma très haute considération.

(s) Sigurd BENTZON.

Son Excellence  
Monsieur Mouchanoff,  
Président du Conseil,  
Ministre des Affaires étrangères,  
etc., etc., etc.,  
Sofia.

Copie certifiée conforme :

Ministère des Affaires étrangères,

Oslo, le 16 janvier 1933.

R. B. Skylstad,  
*Chef de Division, a. i.*

Pour les cas où des certificats d'origine des marchandises sont exigés, les autorités compétentes (le Ministère royal des Finances et des Douanes) ont autorisé l'inspecteur des douanes du lieu de sortie (voir liste ci-après) à délivrer de tels certificats sur la base des renseignements jugés nécessaires pour chaque cas :

Halden	Langesund	
Sarpsborg	Kragerö	Molde
Fredrikstad	Risör	Kristiansund N.
Moss	Tvedestrand	Röros
Örje	Arendal	Trondheim
Kongsvinger	Grimstad	Levanger
Hamar	Lillesand	Steinkjer
Oslo : la Douane du	Kristiansand S.	Namsos
chemin de fer	Mandal	Mosjøen
» la Douane	Farsund	Mo
centrale	Flekkefjord	Bodö
Dröbak	Ekersund	Sandnessjøen
Drammen	Sandnes	Narvik
Holmestrand	Stavanger	Svolvær
Horten	Skudeshavn	Harstad
Tönsberg	Kopervik	Tromsö
Sandefjord	Haugesund	Hammerfest
Larvik	Odda	Vardö
Brevik	Bergen	Vadsö
Porsgrund	Florö	Kirkenes
Skien	Ålesund	

Note together with your reply on behalf of the Royal Government should be regarded as an arrangement concluded on this subject between the two Governments.

I enclose a list of the Norwegian authorities authorised to issue certificates of origin.

I have the honour, etc.

(s) Sigurd BENTZON.

To

His Excellency,  
Monsieur Mouchanoff,  
President of the Council,  
Minister for Foreign Affairs,  
etc., etc., etc.,  
Sofia.

Where certificates of origin for goods are required, the competent authorities (the Royal Ministry of Finance and Customs) have authorised the Customs inspector of the place of exportation (see the following list) to issue such certificates on the basis of such information as may be considered necessary in each case :

Halden	Kragerö	Molde
Sarpsborg	Risør	Kristiansund N.
Fredrikstad	Tvedestrand	Röros
Moss	Arendal	Trondheim
Ørje	Grimstad	Levanger
Kongsvinger	Lillesand	Steinkjer
Hamar	Kristiansand S.	Namsos
Oslo : Railway Customs	Mandal	Mosjøen
» : Central Customs	Farsund	Mo
Dröbak	Flekkefjord	Bodö
Drammen	Ekersund	Sandnessjøen
Holmestrand	Sandnes	Narvik
Horten	Stavanger	Svolvær
Tönsberg	Skudesneshavn	Harstad
Sandefjord	Kopervik	Tromsö
Larvik	Haugesund	Hammerfest
Brevik	Odda	Vardö
Porsgrund	Bergen	Vadsö
Skien	Florö	Kirkenes
Langesund	Ålesund	

## II.

MINISTÈRE  
DES AFFAIRES ÉTRANGÈRES.  
ET DES CULTES.  
N° 19366-37-II.

SOFIA, le 5 décembre 1932.

MONSIEUR LE MINISTRE,

Par note du 5 novembre, Votre Excellence a bien voulu me faire connaître que le Gouvernement royal de Norvège, désireux de favoriser les relations commerciales entre la Bulgarie et la Norvège, verrait avec plaisir la conclusion avec le Gouvernement royal de Bulgarie d'un accord stipulant, à titre de réciprocité, les règles suivantes :

1° Les certificats d'origine qui accompagnent les marchandises d'une des Parties contractantes destinées à l'autre sont exemptés de la formalité du visa consulaire.

2° Si, dans des cas exceptionnels, il est jugé nécessaire d'exiger la légalisation consulaire desdits certificats, les deux gouvernements s'engagent à les exempter du paiement des droits de légalisation.

3° La même exemption aura lieu lors de la légalisation des factures commerciales pour les cas où une telle légalisation est requise.

4° L'arrangement pourra être dénoncé à tout moment et demeurera exécutoire jusqu'au terme d'un délai de trois mois, à compter du jour de sa dénonciation par l'une ou l'autre des Parties contractantes.

En réponse à ladite note, j'ai l'honneur de faire savoir à Votre Excellence que le gouvernement royal, également désireux de favoriser les relations commerciales entre la Bulgarie et la Norvège, accepte tout ce qui précède, ainsi que la proposition que votre note du 5 novembre et la présente soient considérées comme un arrangement passé à ce sujet entre les deux gouvernements.

Ci-joint, Votre Excellence voudra bien trouver la liste des autorités bulgares autorisées à délivrer les certificats d'origine.

Veillez agréer, Monsieur le Ministre, les assurances de ma haute considération.

(s) N. MOUCHANOFF.

Son Excellence  
Monsieur Sigurd Bentzon,  
Envoyé extraordinaire et Ministre plénipotentiaire  
de Norvège,  
Ankara.

Copie certifiée conforme :  
Ministère des Affaires étrangères,  
Oslo, le 16 janvier 1933.  
R. B. Skylstad,  
*Chef de Division*, a. i.

Autorités bulgares autorisées à délivrer les certificats d'origine :

Les Chambres de Commerce et d'Industrie du Royaume sises à :  
Sofia,  
Plovdiv,  
Bourgas,  
Varna, et  
Roustchouk.

## II.

MINISTRY  
OF FOREIGN AFFAIRS  
AND PUBLIC WORSHIP.

N° 19366-37-II.

SOFIA, *December 5, 1931.*

SIR,

In your Note of November 5, Your Excellency was good enough to inform me that the Royal Norwegian Government, being desirous of promoting commercial relations between Bulgaria and Norway, would welcome the conclusion of an agreement with the Royal Bulgarian Government laying down the following reciprocal rules :

(1) Certificates of origin accompanying goods coming from one of the Contracting Parties and intended for the other shall be exempt from the formality of the consular visa.

(2) Should it be considered necessary in exceptional cases to require the Consular legalisation of the said certificates, the two Governments undertake to exempt them from the payment of legalisation fees.

(3) The same exemption shall be granted in respect of the legalisation of commercial invoices in cases where such legalisation is required.

(4) The arrangement may be denounced at any moment, and shall remain in force for a period of three months from the date of its denunciation by either of the Contracting Parties.

In reply to the said Note I have the honour to inform Your Excellency that the Royal Government, being equally desirous of promoting commercial relations between Bulgaria and Norway, accepts all the above provisions, together with the proposal that your Note of November 5, and the present Note should be regarded as an arrangement concluded on this subject between the two Governments.

Your Excellency will find enclosed a list of the Bulgarian authorities to issue certificates of origin.

I have the honour, etc.

(s) N. MOUCHANOFF.

To

His Excellency  
Monsieur Sigurd Bentzon,  
Envoy Extraordinary and Minister Plenipotentiary,  
Ankara.

Bulgarian authorities authorised to issue certificates of origin :

The Chambers of Commerce and of Industry of the Kingdom situated at :

Sofia,  
Plovdiv,  
Bourgas,  
Varna, and  
Roustchouk.





N° 3131.

---

## ESPAGNE ET FRANCE

Convention pour fixer la délimitation  
de la frontière entre l'Espagne et  
la France dans l'intérieur du tunnel  
de Somport. Signée à Paris, le  
12 juin 1928.

---

## SPAIN AND FRANCE

Convention for the Delimitation of  
the Frontier between Spain and  
France inside the Somport Tunnel.  
Signed at Paris, June 12, 1928.

N<sup>o</sup> 3131. — CONVENTION<sup>1</sup> POUR FIXER LA DÉLIMITATION DE LA FRONTIÈRE ENTRE L'ESPAGNE ET LA FRANCE DANS L'INTÉRIEUR DU TUNNEL DU SOMPORT. SIGNÉE A PARIS, LE 12 JUIN 1928.

*Texte officiel français communiqué par le président du Conseil, ministre des Affaires étrangères de la République française. L'enregistrement de cette convention a eu lieu le 24 janvier 1933.*

LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE et SA MAJESTÉ LE ROI D'ESPAGNE,

Considérant l'article 4 de la Convention<sup>2</sup> du 18 août 1904 au sujet de l'établissement de communications par voies ferrées à travers les Pyrénées centrales et le Protocole additionnel<sup>3</sup> du 15 avril 1908 à ce même sujet,

Désirant régler d'une manière définitive la question de la délimitation de la frontière des deux pays à l'intérieur du tunnel du Somport,

Ont résolu, d'un commun accord, de conclure à cet effet une convention spéciale et ont nommé pour leurs plénipotentiaires, savoir :

LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE :

Son Excellence M. Aristide BRIAND, député, ministre des Affaires étrangères de la République française ;

SA MAJESTÉ LE ROI D'ESPAGNE :

Son Excellence M. QUIÑONES DE LEÓN, son ambassadeur extraordinaire et plénipotentiaire près le Président de la République française ;

Lesquels, après s'être communiqué leurs pleins pouvoirs trouvés en bonne et due forme, sont convenus des articles suivants :

*Article premier.*

La frontière entre l'Espagne et la France, à l'intérieur du tunnel du Somport, sera une ligne droite passant par deux points situés sur les parois de cet ouvrage et repérés comme il suit par rapport à la tête de tunnel, côté France :

*Premier point.* — Côté droit sens France-Espagne à 3.158 m. 50 en projection horizontale ou 3.160 m. 32 en suivant la pente du tunnel ;

*Deuxième point.* — Côté gauche sens France-Espagne à 3.161 m. 50 en projection horizontale ou 3.163 m. 32 en suivant la pente du souterrain.

<sup>1</sup> L'échange des ratifications a eu lieu à Paris, le 10 novembre 1932.  
Entrée en vigueur le 10 novembre 1932.

<sup>2</sup> DE MARTENS, *Nouveau Recueil général de Traités*, troisième série, tome I, page 209.

<sup>3</sup> DE MARTENS, *Nouveau Recueil général de Traités*, troisième série, tome IV, page 249.

<sup>1</sup> TRADUCTION. — TRANSLATION.No. 3131. — CONVENTION <sup>2</sup> FOR THE DELIMITATION OF THE FRONTIER BETWEEN SPAIN AND FRANCE INSIDE THE SOMPORT TUNNEL. SIGNED AT PARIS, JUNE 12, 1928.

*French official text communicated by the President of the Council, Minister for Foreign Affairs of the French Republic. The registration of this Convention took place January 24, 1933.*

THE PRESIDENT OF THE FRENCH REPUBLIC and HIS MAJESTY THE KING OF SPAIN,  
In view of Article 4 of the Convention<sup>3</sup> of August 18, 1904, regarding the establishment of communications by rail through the Central Pyrenees and the additional Protocol<sup>4</sup> of April 15, 1908, on this subject,

Being desirous of finally settling the question of the delimitation of the frontier of the two countries inside the Somport Tunnel,

Have resolved by common accord to conclude a special convention for this purpose and have appointed as their Plenipotentiaries :

THE PRESIDENT OF THE FRENCH REPUBLIC :

His Excellency M. Aristide BRIAND, Deputy, Minister for Foreign Affairs of the French Republic ;

HIS MAJESTY THE KING OF SPAIN :

His Excellency M. QUIÑONES DE LEÓN, His Ambassador Extraordinary and Minister Plenipotentiary to the President of the French Republic ;

Who, having communicated their full powers, found in good and due form, have agreed on the following Articles :

*Article 1.*

The frontier between Spain and France inside the Somport Tunnel shall be a straight line passing through two points situated on the walls of that structure and marked as follows in relation to the head of the tunnel, French side :

*First Point.* — On the right side in the direction France-Spain at 3,158 m. 50 cm. in a horizontal line, or 3,160 m. 32 cm. when following the slope of the tunnel ;

*Second Point.* — On the left side in the direction of France-Spain at 3,161 m. 50 cm. in a horizontal line or 3,163 m. 32 cm. when following the slope of the tunnel.

<sup>1</sup> Traduit par le Secrétariat de la Société des Nations, à titre d'information.

<sup>1</sup> Translated by the Secretariat of the League of Nations, for information.

<sup>2</sup> The exchange of ratifications took place at Paris, November 10, 1932. Came into force November 10, 1932.

<sup>3</sup> *British and Foreign State Papers*, Vol. 98, page 632.

<sup>4</sup> *British and Foreign State Papers*, Vol. 102, page 956.

*Article 2.*

Cette limite sera indiquée par des bornes en pierre de taille encastrées dans les parois du souterrain aux points indiqués ci-dessus.

*Article 3.*

Les dépenses auxquelles donneront lieu l'établissement, l'entretien et la réfection de ces bornes seront partagées par moitié entre les Gouvernements espagnol et français.

*Article 4.*

La pose de ces bornes sera constatée par un procès-verbal d'abornement.

*Article 5.*

La présente convention sera ratifiée et les ratifications en seront échangées à Paris aussitôt que possible.

En foi de quoi, les plénipotentiaires respectifs ont signé la présente convention et y ont apposé leurs cachets.

Fait à Paris, en double exemplaire, le 12 juin 1928.

(L. S.) (Signé) A. BRIAND. (L. S.) (Signé) QUIÑONES DE LEÓN.

Copie certifiée conforme :

*Le ministre plénipotentiaire,  
Chef du Service du protocole,  
P. de Fouquières.*

*Article 2.*

This boundary shall be marked by posts of hewn stone let into the walls of the tunnel at the points mentioned above.

*Article 3.*

The expenditure incurred in fixing, maintaining and repairing these boundary stones shall be shared equally by the Spanish and French Governments.

*Article 4.*

The fixing of these boundary stones shall be recorded by a delimitation protocol.

*Article 5.*

The present Convention shall be ratified and ratifications shall be exchanged in Paris as soon as possible.

In faith whereof the respective Plenipotentiaries have signed the present Convention and thereto affixed their seals.

Done in Paris, in duplicate, June 12, 1928.

(L. S.) (Signed) A. BRIAND.

(L. S.) (Signed) QUIÑONES DE LEÓN.



N° 3132.

---

## ESTONIE ET LETTONIE

Protocole complétant l'accord additionnel du 3 juin 1931 au Traité économique provisoire conclu entre les deux pays, avec annexe. Signé à Riga, le 14 novembre 1932.

---

## ESTONIA AND LATVIA

Protocol completing the Additional Agreement of June 3, 1931, to the Provisional Economic Treaty concluded between the two Countries, with Annex. Signed at Riga, November 14, 1932.

N<sup>o</sup> 3132. — PROTOCOLE<sup>1</sup> ENTRE L'ESTONIE ET LA LETTONIE  
COMPLÉTANT L'ACCORD ADDITIONNEL DU 3 JUIN 1931 AU  
TRAITÉ ÉCONOMIQUE PROVISOIRE CONCLU ENTRE LES DEUX  
PAYS. SIGNÉ A RIGA, LE 14 NOVEMBRE 1932.

---

*Texte officiel français communiqué par les ministres des Affaires étrangères d'Estonie et de Lettonie.  
L'enregistrement de ce protocole a eu lieu le 31 janvier 1933.*

---

LE CHEF DE LA RÉPUBLIQUE D'ESTONIE et LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE DE LETTONIE, également animés du désir de faciliter davantage le commerce réciproque entre leurs deux pays, ont résolu de compléter l'Accord additionnel<sup>2</sup> au Traité<sup>3</sup> économique provisoire entre l'Estonie et la Lettonie, signé à Tallinn le 3 juin 1931, et ont nommé, à cet effet, pour leurs plénipotentiaires, savoir :

LE CHEF DE LA RÉPUBLIQUE D'ESTONIE :

M. Jaan MÖLDER, chargé d'Affaires d'Estonie en Lettonie ;

LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE DE LETTONIE :

Son Excellence M. Charles ZARINE, ministre des Affaires étrangères de Lettonie ;

Lesquels, après s'être communiqué leurs pleins pouvoirs respectifs trouvés en bonne et due forme, sont convenus de ce qui suit :

*Article premier.*

L'article premier de l'Accord additionnel au Traité économique provisoire entre l'Estonie et la Lettonie, signé à Tallinn le 3 juin 1931, est aboli et remplacé par un nouvel article suivant :

« Les produits naturels ou fabriqués d'origine et de provenance de l'Estonie, énumérés à la liste C annexée au présent protocole, bénéficieront à leur importation en Lettonie des droits de douane prévus dans ladite liste. De même, les produits naturels ou fabriqués d'origine et de provenance de la Lettonie, énumérés à la liste D annexée au présent protocole, bénéficieront à leur importation en Estonie des droits de douane prévus dans ladite liste. »

*Article 2.*

Les listes « A » et « B » annexées à l'Accord additionnel au Traité économique provisoire entre l'Estonie et la Lettonie, signé à Tallinn le 3 juin 1931, sont abolies et remplacées par les listes « C » et « D » annexées au présent protocole.

---

<sup>1</sup> L'échange des ratifications a eu lieu à Tallinn, le 26 janvier 1933.

<sup>2</sup> Vol. CXX, page 235, de ce recueil.

<sup>3</sup> Vol. LXXII, page 195, de ce recueil.



<sup>1</sup> TRADUCTION. — TRANSLATION.

No. 3132. — PROTOCOL<sup>2</sup> BETWEEN ESTONIA AND LATVIA COMPLETING THE ADDITIONAL AGREEMENT OF JUNE 3, 1931, TO THE PROVISIONAL ECONOMIC TREATY CONCLUDED BETWEEN THE TWO COUNTRIES. SIGNED AT RIGA, NOVEMBER 14, 1932.

*French official text communicated by the Estonian and Latvian Ministers for Foreign Affairs. The registration of this Protocol took place January 31, 1933.*

THE HEAD OF THE REPUBLIC OF ESTONIA and THE PRESIDENT OF THE REPUBLIC OF LATVIA, being alike desirous of increasing the facilities for trade between their two countries, have resolved to supplement the Additional Agreement<sup>3</sup> to the Provisional Economic Treaty<sup>4</sup> between Estonia and Latvia, signed at Tallinn on June 3, 1931, and have appointed for that purpose as their Plenipotentiaries :

THE HEAD OF THE REPUBLIC OF ESTONIA :

M. Jaan MÖLDER, Chargé d'Affaires of Estonia in Latvia ;

THE PRESIDENT OF THE REPUBLIC OF LATVIA :

His Excellency M. Charles Zarine, Latvian Minister for Foreign Affairs,

Who, having communicated their full powers, found in good and due form, have agreed on the following provisions :

*Article 1.*

Article 1 of the Additional Agreement to the Provisional Economic Treaty between Estonia and Latvia, signed at Tallinn on June 3, 1931, is cancelled and replaced by a new Article as follows :

“ The natural or manufactured products originating in and coming from Estonia, mentioned in List C annexed to the present Protocol, shall on importation into Latvia benefit by the Customs duties laid down in the said list. Likewise the natural or manufactured products originating in and coming from Latvia, mentioned in List D annexed to the present Protocol, shall on importation into Estonia benefit by the Customs duties mentioned in the said list. ”

*Article 2.*

Lists “ A ” and “ B ” annexed to the Additional Agreement to the Provisional Economic Treaty between Estonia and Latvia signed at Tallinn on June 3, 1931, are cancelled and replaced by Lists “ C ” and “ D ” annexed to the present Protocol.

<sup>1</sup> Traduit par le Secrétariat de la Société des Nations, à titre d'information.

<sup>1</sup> Translated by the Secretariat of the League of Nations, for information.

<sup>2</sup> The exchange of ratifications took place at Tallinn, January 26, 1933.

<sup>3</sup> Vol. CXX, page 235, of this Series.

<sup>4</sup> Vol. LXXII, page 195, of this Series.

## Article 3.

Le présent protocole qui fera partie intégrante de l'Accord additionnel au Traité économique provisoire entre l'Estonie et la Lettonie, signé à Tallinn le 3 juin 1931, sera ratifié et les ratifications en seront échangées à Tallinn le plus tôt possible.

Il entrera en vigueur le jour de l'échange des ratifications et restera en vigueur pour la même période que l'accord additionnel dont il fait partie.

En foi de quoi les plénipotentiaires respectifs ont signé le présent protocole.

Fait à Riga, en double expédition française, le 14 novembre 1932.

(L. S.) J. MÖLDER.

(L. S.) Ch. ZARINE.

## LISTE C

Positions du tarif douanier letton	Désignation des marchandises	Droits en lats lettons
ex § 17 ex p. 1 ex p. 2 ex § 24 ex p. 1 ex § 37 ex p. 3 ex § 41 ex p. 1 ex § 51 ex p. 1-a ex § 56	Chicorée : Fraîche ou séchée . . . . . Torréfiée, non moulue et non mélangée de café . . . . . Chocolat, bonbons . . . . . 1 kg. br. Eperlans, salés, fumés ou séchés . . . . . Phosphorites moulues . . . . . Graisse de phoque, même non séparée de la peau . . . . . Pelleteries : Tannées ou teintes, ainsi que tannées et teintes : Peaux de phoque . . . . .	exempte exempte 2,— exempts exemptes exempte
ex p. 2 ex c) ex § 61 ex p. 1 ex p. 2	Cadres de raquette de lawn-tennis sans cordage, skis sans bandage et disques, en bois des espèces rangées sous le p. 1 du § 58, non peints, non vernis, non polis, non plaqués . . . . . kg. n. Cadres de raquette de lawn-tennis sans cordage, skis sans bandage, et disques, autres que ceux dénommés au p. 1 . . . . . kg. n.	exemptes 0,20
ex § 65 ex p. 4 ex p. 5 ex a) lit. b ex lit. c	Matériaux de construction : Chaux . . . . . Chaux hydraulique . . . . . Ciment de Portland en barils, le poids ne dépassant pas 180 kg. . . . . Ciment de Portland en autre emballage . . . . .	0,35 exempte exempte exempt exempt
	<i>Remarque</i> : La franchise de l'importation du ciment de Portland soit en barils, soit en autre emballage ne s'applique qu'à un contingent annuel de 6000 tonnes nettes, dont au plus la moitié peut être importée en sacs.	

## Article 3.

The present Protocol shall form an integral part of the Additional Agreement to the Provisional Economic Treaty between Estonia and Latvia signed at Tallinn on June 3, 1931; it shall be ratified and ratifications shall be exchanged at Tallinn as soon as possible.

It shall come into force on the day of exchange of ratifications and shall remain in force for the same period as the Additional Agreement of which it forms a part.

In faith whereof the respective Plenipotentiaries have signed the present Protocol.

Done at Riga, in duplicate, in the French language, November 14, 1932.

(L. S.) J. MÖLDER.

(L. S.) Ch. ZARINE.

## LIST C.

Item in Latvian tariff	Goods	Duty in Latvian lats
ex § 17 ex p. 1 ex p. 2	Chicory : Fresh or dried . . . . .	free free
ex § 24 ex p. 1	Roasted, unground, without admixture of coffee	2.—
ex § 37 ex p. 3	Chocolate, sweetmeats . . . . .	free
ex § 41 ex p. 1	Smelts, salted, smoked or dried . . . . .	free
ex § 51 ex p. 1-a	Ground phosphorites . . . . .	free
ex § 56	Seal fat, attached to skin or not . . . . .	free
ex p. 2	Furs :	
ex p. (c)	Barked or dyed, as well as barked and dyed . . . . .	free
ex § 61 ex p. 1	Sealskins . . . . .	free
ex p. 2	Lawn-tennis racquet frames, unstrung, skis without straps and plates, of woods mentioned under p. 1 of § 58, not painted, varnished, polished or inlaid . . . . . kg. net	0.20
ex p. 2	Lawn-tennis racquets, unstrung, skis without straps and plates, other than those mentioned in p. 1, kg. net	0.35
ex § 65	Building materials :	
ex p. 4	Quicklime . . . . .	free
ex p. 5 ex (a)	Hydraulic lime . . . . .	free
b	Portland cement in barrels not exceeding 180 kg. in in weight . . . . .	free
ex c	Portland cement otherwise packed . . . . .	free
	<i>Note</i> : This freedom from import-duty for Portland cement in barrels or otherwise packed applies only to an annual quota of 6,000 tons net, of which not more than half may be imported in sacks.	

Positions du tarif douanier letton	Désignation des marchandises	Droits en lats lettons
ex § 68 ex p. 3	Ouvrages non spécialement dénommés en celluloid, en corne artificielle et en autres matières similaires : Corne artificielle en caséine (Lactonite), en morceaux, disques, plaques, feuilles, tuyaux et baguettes, même colorée en pâte :	exempte exempte
ex lit. c	a) Non ouvrée . . . . . b) Ouvrée . . . . . En ouvrages, exception faite des ouvrages dénommés dans d'autres positions du tarif . . . . .	exempte
ex § 71 ex p. 7	Produits simples de toutes sortes pour graisser les essieux et les roues . . . . . kg. n.	0,20
ex § 77 pp. 6 et 7 a	Verre en feuilles de toute sorte, non adouci ni poli, de 5 millimètres d'épaisseur et moins . . . . .	exempt
ex § 80 p. 2	Goudron et poix : Goudron de bois et poix (de même goudron de bouleau) . . . . .	exempts
ex § 80 ex p. 1 ex § 81 ex p. 1 ex § 83 ex p. 3 ex § 83 ex p. 4 ex § 84 ex p. 2 ex § 85 ex p. 3	Huiles et produits de distillation de chistes combustibles . . . . .	exempts
ex § 85 ex p. 1 ex b)	Huiles de Diesel (produit de distillation de schistes combustibles) . . . . . Benzine . . . . .	exemptes exempte
ex § 88	<i>Remarque</i> : La franchise accordée pour la benzine s'applique à un contingent annuel de 2300 tonnes. Caoutchouc et gutta-percha, ouvrés :	
ex p. 1	Caoutchouc mou : Chaussures en caoutchouc mou, même combinées avec des matières textiles :	
aa	Chaussures de sport . . . . . kg. n.	2,—
bb	Galoches (caoutchoucs) . . . . . » »	1,—
ex cc	Snowboots . . . . . » »	1,—
ex cc	Tous les autres, même garnies . . . . .	2,—
ex § 90	Varec-limon de mer séché (boue médicinale) . . . . .	exempt
ex § 117 p. 2	Huile de lin, vernis à l'huile (huile de lin cuite) . . . . .	exempte
ex § 119 ex p. 3	Ethers de fruits, de baies et de liqueurs, sans alcool, même synthétiques . . . . . kg. n.	6,—
ex § 131	Blanc de plomb et blanc de zinc . . . . .	exempt
ex § 132	Litharge ( <i>Bleiglätte</i> ) . . . . .	exempt
ex § 149 ex p. 2	Ouvrages en alpaca sans reliefs moulés, et sans ornements gravés au burin ou à l'acide . . . . . kg. n.	2,—
ex p. 3	Ouvrages en alpaca avec reliefs moulés, ou avec ornements gravés au burin ou à l'acide . . . . . kg. n.	2,50
ex § 150	Ouvrages en fonte :	
ex p. 2-a	Radiateurs pour chauffage central . . . . .	exempts
ex § 152 ex p. 2	<i>Remarque</i> : La franchise accordée pour les radiateurs s'applique à un contingent annuel de 200 tonnes. Tuyaux pour machines frigorifiques . . . . . kg. n.	0,04
ex § 153	Ouvrages en fer ou en acier non spécialement dénommés, tournés, polis, adoucis, bronzés ou autrement travaillés, avec ou sans parties en autres matières communes :	
ex p. 1	Lits en fer avec fonds en treillis de fil de fer . . . . .	exempts
ex p. 2	Crampons pour les fers à cheval de toute sorte . . . . .	exempts

Item in Latvian tariff	Goods	Duty in Latvian lats
ex § 68	Objects not specially mentioned of celluloid, artificial horn or similar materials :	
ex p. 3	Artificial horn made of caseine (Lactonite), in pieces, disks, plates, leaves, pipes and sticks, also coloured in paste :	
	(a) Unworked . . . . .	free
	(b) Worked . . . . .	free
ex c	Objects made of the above, except those mentioned in other items of the tariff . . . . .	free
ex § 71 ex p. 7	Simple products of all kinds for lubricating axes and wheels . . . . . kg. net	0.20
ex § 77 pp. 6 and 7 a.	Sheet glass of all kinds, unsmoothed, unpolished, having a thickness of 5 mm. or less . . . . .	free
ex § 80	Tar and pitch :	
ex p. 2	Wood tar and pitch (including birch tar) . . . . .	free
ex § 80 ex p. 1	Oils and products obtained from the distillation of combustible schists. . . . .	free
ex § 81 ex p. 1		
ex § 83 ex p. 3		
ex § 83 ex p. 4		
ex § 84 ex p. 2		
ex § 85 ex p. 3	Diesel oils (obtained from the distillation of combustible schists). . . . .	free
ex § 85 ex p. 1 ex (b)	Benzine . . . . .	free
	<i>Note</i> : This freedom from import-duty for benzine applies to an annual quota of 2,300 tons.	
ex § 88	Rubber and gutta-percha, worked :	
ex p. 1	Soft rubber :	
ex e	Footwear of soft rubber, combined or not with textile material :	
aa	Footwear for athletics . . . . . kg. net	2.—
bb	Goloshes (rubbers) . . . . . " "	1.—
ex cc	Snowboots. . . . . " "	1.—
ex cc	All others, trimmed or not . . . . . " "	2.—
ex § 90	Dried sea-wrack (medicinal mud) . . . . .	free
ex § 117 ex p. 2	Linseed oil, oil varnish (boiled linseed oil) . . . . .	free
ex § 119 ex p. 3	Ethers of fruits, berries and liquors, without spirit, synthetic or not . . . . . kg. net	6.—
ex § 131	White lead and zinc white . . . . .	free
ex § 132	Litharge ( <i>Blei glätte</i> ) . . . . .	free
ex § 149 ex p. 2	Articles of alpaca alloy, not ornamented in relief nor engraved by chisel or acid process . . . kg. net	2.—
ex § 149 ex p. 3	Articles of alpaca alloy, ornamented in relief or engraved by chisel or acid process . . . kg. net	2.50
ex § 150	Articles of cast iron :	
ex p. 2-a	Radiators for central heating . . . . .	free
	<i>Note</i> : This freedom from import duty for radiators applies to an annual quota of 200 tons.	
ex § 152 ex p. 2	Pipes for refrigerators . . . . . kg. net	0.04
ex § 153	Articles of iron and steel not specially mentioned, turned, polished, smoothed, bronzed or otherwise worked, with or without parts of other non-precious materials :	
ex p. 1	Iron bedsteads with bottom of iron lattice-work . . . . .	free
ex p. 2	Spikes for horseshoes of all kinds . . . . .	free

Positions du tarif douanier letton	Désignation des marchandises	Droits en lats lettons
ex § 158 ex p. 2	Couteaux et fourchettes de table en alpaca :	I,—
ex § 167	a) Achevés . . . . . kg. n. Machines et appareils, complets ou non, montés ou non :	I,—
ex p. 1	En fonte, fer, acier ou bois, avec ou sans parties en autres matières, même combinés avec des métaux précieux, du cuivre et d'autres métaux et alliages du N° 143 dans une proportion ne dépassant pas 25 % du poids total de la machine ou de l'appareil respectif, de leurs parties constitutives ou de leurs pièces de rechange :	
ex § 168	Installations frigorifiques avec leurs parties constitutives et leurs pièces de rechange . . . . . Balances avec leurs accessoires et leurs parties :	exemptes
ex p. 1 } ex p. 3 } ex p. 4 }	Balances à levier et balances décimales . . . . . kg. n.	0,40
ex § 172 ex p. 2	Pianos droits . . . . . pièce	150,—
ex § 173	Voitures et véhicules de transport, non spécialement dénommés :	
ex p. 7	Parties de véhicules et de camions, importées séparément :	
ex lit. b	Essieux à boîtes hermétiquement fermées pour retenir le lubrifiant, destinés pour les voitures dénommées au pp. 1-3 . . . . .	exempts
ex rem. 2-b	Essieux, même avec écroux, mais sans boîtes (à l'exception de ceux dénommés au p. 7 lit. b de cette position) et ressorts pour les voitures . .	exempts
ex § 176	Chiffons et pâtes à papier : Cellulose de sulfite non blanchie, sèche ou humide, hâchée finement ou perforée de trous rapprochés	exempte
p. 4-a	<i>Remarque</i> : La franchise d'importation de la cellulose non blanchie s'applique à un contingent annuel de 600 tonnes.	
ex § 188	Tissus de coton : Non spécialement dénommés, contenant jusqu'à 10 m <sup>2</sup> par kg. :	1,50
ex p. 1	c) Imprimés . . . . . kg. n.	1,50
ex p. 2	Les mêmes, contenant plus de 10 et jusqu'à 15 m <sup>2</sup> par kg. : c) Imprimés . . . . . kg. n.	1,80
ex § 191	Tissus grossiers de jute, chanvre ou autres matières textiles dénommées au § 179 p. 3, ainsi que sacs et articles similaires en ces tissus :	
p. 1	Tissus en jute . . . . .	exempts
p. 4	Bandes de tapis de passage et tapis à pied y compris les tapis-brosses, même teints ou chinés, en jute	exempts
ex § 192	Tissus de jute, lin, chanvre, ou en autres matières textiles dénommées au § 179 p. 3, à l'exception de ceux qui suivent le régime des §§ 191 et 193, même tapis et rubans en ces matières :	
ex p. 4	Tissus pour meubles (housses) et tapis en jute . .	exempts
ex § 194 ex p. 3	Courroies de transmission en chanvre et coton . . . . . kg. n.	0,20
ex § 202 p. 2	Courroies de transmission en poil de chameau . . . . . kg. n.	0,15

Item in Latvian tariff	Goods	Duty in Latvian lats
ex § 158 ex p. 2	Table knives and forks of alpaca alloy :	
ex § 167	(a) Finished . . . . . kg. net	1.—
ex p. 1	Machines and apparatus complete or incomplete, mounted or unmounted :	
	Of cast iron, iron, steel or wood, with or without parts composed of other materials, also combined with precious metals, copper and other metals and alloys mentioned in item 143, to an extent not exceeding 25 % of the total weight of the respec- tive machine or apparatus, or of their separate parts or spare pieces :	
	Refrigerators and their parts and spare pieces	free
ex § 168	Weighing apparatus with appliances and parts :	
ex p. 1	Lever and decimal balances . . . . . kg. net	0.40
ex p. 3		
ex p. 4	Upright pianos . . . . . each	150.—
ex § 172	Carriages and vehicles not specially mentioned :	
ex § 173	Parts of vehicles and lorries imported separately :	
ex p. 7	Axles with hermetic grease boxes to contain the lubricating material, for carriages men- tioned under pp. 1 to 3 . . . . .	free
ex b	Axles with or without bolts, but without grease boxes (excepting those mentioned under p. 7 (b) of this item) and springs for carriages . . . . .	free
ex Note 2-b	Rags and paper pulp :	
ex § 176	Unbleached sulphite cellulose, dried or moist, finely chopped or closely perforated . . . . .	free
p. 4-a	<i>Note</i> : The freedom from import duty for unbleached cellulose applies to an annual quota of 600 tons.	
ex § 188	Cotton tissues :	
ex p. 1	Not specially mentioned, containing up to 10 sq. metres in one kg. :	
ex p. 2	(c) Printed . . . . . kg. net	1.50
ex § 191	The same, containing more than 10 and not more than 15 sq. metres per kg. :	
p. 1	(c) Printed . . . . . kg. net	1.80
p. 4	Coarse tissues of jute, hemp or other textile materials mentioned under item 179 p. 3, also sacks and similar articles made of these tissues :	
ex § 192	Tissues of jute. . . . .	free
ex p. 4	Strips of floor-matting and carpet, including door- mats, dyed or chinés or not, of jute . . . . .	free
ex § 194	Tissues of jute, linen, hemp or other textile material mentioned under item 179 p. 3, except the tissues covered by items 191 and 193 ; also carpets and tapes of these materials :	
ex p. 3	Tissues for furniture-covers and jute carpets . . .	free
ex § 202	Transmission belts of hemp and cotton . . . kg. net	0.20
p. 2	Transmission belts of camel hair . . . . . kg. net	0.15

Positions du tarif douanier letton	Désignation des marchandises	Droits en lats lettons
ex § 209 ex p. 4 ex a)	Vêtements de dessus : En tissus de coton, de lin, de chanvre ou autres non spécialement dénommés, imprégnés à l'huile, sans ornements . . . . . kg. n.	5,—
ex § 215 ex p. 2 ex a) ex b)	Articles de fantaisie : Balles de hockey . . . . . kg. n. Peignes de toute sorte en lactonite, même ornés, ne contenant pas des matières dénommées sous lit « a » du p. 1 . . . . .	6,—  exempts

Ch. ZARINE.

J. MÖLDER.

## LISTE D

Positions du tarif douanier estonien	Désignation des marchandises	Droits en couronnes estoniennes
ex § 5 p. 4	Légumes : Racines de chicorée, brutes, même séchées, non torréfiées . . . . .	exempts
ex § 17	Chicorée torréfiée, même coupée, mais non broyée d'une manière autre et non mélangée de café . . . . .	exempte
ex § 22 ex p. 1 ex p. 2	Sucre : Pilé ou moulu, ne contenant pas de morceaux, de toute espèce . . . . . Raffiné, en morceaux . . . . .	exempt exempt
<i>Remarque</i> : La franchise accordée pour le sucre s'applique à un contingent global annuel de 1000 tonnes.		
ex § 24 ex p. 1	Bonbons, chocolat . . . . . kg. br.	1,50
ex § 36 ex p. 3	Graisse de coco raffinée, y compris « Kokovar » kg. n.	0,15
ex § 41	Phosphorites moulues . . . . .	exempts
ex § 55 ex p. 5	Peaux tannées, même teintes (cuir) : Cuir verni de toute espèce et de toute grandeur, kg. n.	5,—
ex § 56 ex p. 2	Peaux de lièvre et de lapin : b) Préparées et teintes . . . . . kg. n.	5,—
ex § 57 ex p. 7	Courroies de transmission en cuir, cousues ou non, même à plusieurs couches . . . . . kg. n.	0,50
ex § 61 ex p. 1-a	Ouvrages en bois, non spécialement dénommés : Chevilles pour chaussures, même en rubans . . . . .	exempts
ex § 65 p. 2 p. 3 ex p. 4 ex p. 5	Matériaux de construction : Craie en morceaux, non purifiée, non calcinée . . . . . Craie en morceaux, calcinée . . . . . Chaux grasse (non hydraulique) . . . . . Ciment de Portland ; chaux hydraulique . . . . .	exempte exempte exempte exempt



Item in Latvian tariff	Goods	Duty in Latvian lats
ex § 209 ex p. 4 ex (a)	Overalls : Of cotton, linen, hemp or other tissues not specially mentioned, oiled, untrimmed . . . . . kg. net	5.—
ex § 215 ex p. 2 ex (a) ex (b)	Fancy articles : Hockey balls . . . . . kg. net Combs of all sorts made of lactonite, ornamented or not, but not containing materials mentioned under p. I (a) . . . . .	6.—  free

Ch. ZARINE.

J. MÖLDER.

## LIST D.

Item in Estonian tariff	Goods	Duty in Estonian crowns
ex § 5 p. 4	Vegetables : Chicory roots, raw, dried or not, unroasted . . .	free
ex § 17	Roasted chicory, in pieces or not, but not otherwise ground and without admixture of coffee . . . . .	free
ex § 22 ex p. 1	Sugar : Pounded or ground, without pieces, of all kinds . .	free
ex p. 2	Refined, in pieces . . . . .	free
	<i>Note</i> : The freedom from duty for sugar applies to a total annual quota of 1,000 tons.	
ex § 24 ex p. 1	Sweetmeats, chocolate . . . . . kg. gross	1.50
ex § 36 ex p. 3	Refined cocoa butter including "Kokovar" kg. net	0.15
ex § 41	Ground phosphorites . . . . .	free
ex § 55 ex p. 5	Tanned hides, dyed or not (leather) : Varnished leather (patent leather) of all kinds and sizes . . . . . kg. net	5.—
ex § 56 ex p. 2	Hare and rabbit skins :	
	(b) Dressed and dyed . . . . . kg. net	5.—
ex § 57 ex p. 7	Leather transmission belts, sewn or unsewn, in one or several layers . . . . . kg. net	0.50
ex § 61 ex p. 1 (a)	Wooden articles not specially mentioned : Pegs for boots, in strips or not . . . . .	free
ex § 65 p. 2	Building material :	
	Chalk in lumps, neither refined nor calcinated . . .	free
	Chalk in lumps, calcined . . . . .	free
	Rich lime (not hydraulic) . . . . .	free
	Portland cement ; hydraulic lime . . . . .	free

Positions du tarif douanier estonien	Désignation des marchandises	Droits en couronnes estoniennes
ex § 74 ex p. 2	<p><i>Remarque</i> : La franchise de l'importation du ciment de Portland soit en barils, soit en autre emballage ne s'applique qu'à un contingent annuel de 6000 tonnes nettes, dont au plus la moitié peut être importée en sacs.</p>	
ex § 76	<p>Carreaux pour poêles en argile à potier, unis ou avec ornements en relief :</p> <p>a) Unicolores, même vernissés :</p> <p>aa) Blancs . . . . . kg. n.</p> <p>bb) Autres . . . . . kg. n.</p> <p>b) Multicolores, même vernissés . . . . . kg. n.</p>	<p>exempts</p> <p>0,04</p> <p>0,06</p>
ex § 77	Ouvrages en porcelaine :	exempts
ex § 77	Isolateurs en porcelaine, blancs et unicolores . . .	exempts
ex § 80	Verre en feuilles de toute sorte, non adouci ni poli, de 5 mm. d'épaisseur et moins . . . . .	exempt
ex § 85	Goudron de bois et poix . . . . .	exempt
ex § 88	Huiles solaires, de paraffine et à graisser . . . . .	exemptes
ex § 88	Caoutchouc et gutta-percha ouvrés :	
ex p. 2	Chaussures combinées ou non avec des tissus, de cuir, etc. :	
ex a)	Caoutchoucs et snow-boots . . . . . kg. n.	0,75
	<p><i>Remarque</i> : Aussi longtemps que le droit minimum dans cette position du tarif douanier ne dépasse pas cour. estoniennes 1,50, une réduction de 50 % du droit est accordée aux caoutchoucs et snow-boots lettons.</p>	
lit. b.	Toutes autres, non spécialement dénommés, kg. n.	1,50
	<p><i>Remarque</i> : Les taux conventionnels ne s'appliquent pas aux chaussures avec semelles en caoutchouc crêpe naturel.</p>	
ex § 117	Huiles végétales :	
ex p. 3	Huile de lin, vernis à l'huile ou huile cuite . . .	exemptes
ex § 125	Matières tinctoriales naturelles :	
ex p. 2	Minérales :	
ex § 130	Craie calcinée ou lavée ; craie moulue . . . . .	exemptes
ex § 131	Outremer, naturel et artificiel, bleu de blanchisseuse	exempts
ex § 132	Blanc de plomb et blanc de zinc . . . . .	exempt
ex § 149	Minium ; litharge ( <i>Bleiglätte</i> ) . . . . .	exempt
ex p. 2	Vaisselle et batteries de cuisine en aluminium de toute sorte (même avec couvercles séparément emballés) sans reliefs moulés et sans ornements gravés au burin ou à l'acide, même combinée avec de la corne artificielle ou d'autres matières communes . . . . .	0,50
ex § 153	Ouvrages en fer ou acier non spécialement dénommés, limés, tournés, fraisés, polis, adoucis, bronzés ou ouvrés d'une autre manière, même avec parties en autres matières communes :	
ex p. 1	Crampons pour les fers à cheval de toute sorte ; lits en fer avec fonds en treillis de fil de fer . . .	exempts
ex § 157	Aiguilles :	
ex p. 1	Aiguilles à coudre . . . . . kg. n.	0,70
ex p. 3	Aiguilles de voilier, de bourrelier, d'emballleur, passelacets . . . . . kg. n.	0,50

Item in Estonian tariff	Goods	Duty in Estonian crowns
	<i>Note</i> : The freedom from import duty for Portland cement in barrels or other packing applies only to an annual quota of 6,000 tons net, of which not more than one half may be imported in sacks.	
ex § 74 ex p. 2	Stove-files of potters' clay, plain or with patterns in relief : (a) Of one colour, glazed or not : (aa) White . . . . . (bb) Others . . . . . kg. net (b) Of several colours, glazed or not . . kg. net	free 0.04 0.06
ex § 76 ex p. 1	Porcelain wares : Porcelain insulators, white or of one colour . . .	free
ex § 77 p. 7 a, b, c, d, and p. 9	Glass in sheets of all kinds, unsmoothed, unpolished, of five millimetres thickness and less . . . . .	free
ex § 80 p. 2	Wood-tar and pitch . . . . .	free
ex § 85 ex p. 4	Solar and paraffin oil, lubricating oil . . . . .	free
ex § 88 ex p. 2	Rubber and gutta-percha prepared : Footwear combined or not with tissues, leather, etc. :	
ex (a)	Goloshes (caoutchoucs) and snow-boots kg. net	0.75
	<i>Note</i> : So long as the minimum duty under this item of the Customs tariff does not exceed 1.50 Estonian crowns, a reduction of 50 % of the duty is granted to Latvian goloshes and snow-boots.	
ex (b)	Others not specially mentioned . . . . . kg. net	1.50
	<i>Note</i> : The tariffs fixed by the Convention do not apply to footwear with natural crepe rubber soles.	
ex § 117 p. 3	Vegetable oils : Linseed oil, oil varnish or boiled oil . . . . .	free
ex § 125 ex p. 2	Dyeing substances, natural : Mineral :	
ex § 130 ex (b)	Chalk, calcined or washed, ground chalk . . . . .	free
ex § 131 ex p. 2	Ultramarine natural and artificial, washing blue . .	free
ex § 132	White lead and zinc white . . . . .	free
ex § 149 ex p. 2	Red lead ; litharge ( <i>Bleiglätte</i> ) . . . . .	free
	Aluminium table services and kitchen utensils of all kinds (with covers separately packed or not) not ornamented in relief nor engraved by chisel or by acid process, combined or not with artificial horn or other non-precious materials . . . . .	0.50
ex § 153	Articles of iron or steel not specially mentioned, filed, turned, counter-sunk, polished, smoothed, bronzed or otherwise worked, with or without parts of other non-precious materials :	
ex p. 1	Spikes for horse-shoes of all kinds ; iron bedsteads with bottoms of wire trellis-work . . . . .	free
ex § 157	Needles :	
ex p. 1	Sewing needles . . . . . kg. net	0.70
ex p. 3	Sail-makers', sadlers' and packers' needles, bodkins . . . . . kg. net	0.50

Positions du tarif douanier estonien	Désignation des marchandises	Droits en couronnes estoniennes
ex § 160 p. 2 ex § 162 p. 1 ex § 167	Pelles, râtaux et fourches . . . . . Caractères d'imprimerie et espaces sans dessins kg. n. Machines et appareils, complets ou non, montés ou non :	exemptes 0,03
ex p. 1 ex p. 5 ex p. 13 ex p. 14	Turbines hydrauliques . . . . . Economiseurs . . . . . Cultivateurs et charrues à plusieurs versoirs . . . . . Tarares et trieurs . . . . .	exemptes exempt exempt exempt
	<i>Remarque</i> : La franchise accordée pour les tarares, trieurs, cultivateurs et charrues à plusieurs versoirs, s'applique à un contingent annuel global de 80 t.	
ex § 168 ex p. 1 } ex p. 2 } ex p. 3 }	Balances avec leurs accessoires et leurs parties :  Balances à levier et balances décimales . . kg. n.	0,30
ex § 173 ex p. 4	Voitures et véhicules de transport, non spécialement dénommés : Vélocipèdes : a) À deux roues (bicyclettes), pièce . . . . .	10,—
	<i>Remarque 1</i> : Aussi longtemps que le droit minimum dans cette position du tarif douanier ne dépasse pas cour. estoniennes 20,—, une réduction de 50 % du droit est accordée aux bicyclettes lettonnes.	
	<i>Remarque 2</i> : Le bénéfice des droits de douane réduits est accordé pour un contingent annuel de 2.000 pièces.	
ex p. 7 ex lit. a	Parties des véhicules importées séparément, ainsi que pièces de rechange : Essieux (même avec écrous, mais sans boîtes) et ressorts pour les voitures dénommées au p. 1-3	exempt
ex lit. c	Essieux (même avec écrous, mais sans boîtes) et ressorts pour les automobiles . . . . .	exempt
ex § 177 ex p. 2 lit. f	Articles de papeterie : Papier : Papier à cigarettes, blanc ou de couleur, en carnets ou rouleaux (y compris le poids des enveloppes et anneaux intérieurs) . . . . . kg. n.	0,225
ex § 183 ex p. 1 ex lit. a ex lit. b	Fils glacés (« Eisengarn ») en matières textiles dénommées au p.1 du § 179 (numérotage anglais) : Au-dessous du N° 38 : Ecrus . . . . . kg. n. Blanchis, mercerisés, lustrés, teints ou ouvrés d'une manière analogue . . . . . kg. n.	0,40 0,55
ex p. 6 ex lit. a	Retors à deux ou plusieurs bouts, exception faite de ceux dénommés au p. 5, écrus : Au-dessous du N° 60 . . . . . kg. n.	1,—
	<i>Remarque</i> : Les fils retors dénommés au présent point (6) blanchis, teints, mercerisés, lustrés ou ouvrés d'une manière analogue, acquittent une surtaxe de 20 %.	
ex § 186 ex p. 2 } ex p. 3 }	Fils de laine peignée ( <i>Kammgarn</i> ) teints ou non . .	exempt

Item in Estonian tariff	Goods	Duty in Estonian crowns
ex § 160 p. 2 ex § 162 p. 1 ex § 167	Spades, rakes and forks . . . . . Type and blank spaces without characters . kg. net Machines and apparatus, complete or incomplete, fitted together or not :	free 0.03
ex p. 1 ex p. 5 ex p. 13 ex p. 14	Hydraulic turbines . . . . . Economisers . . . . . Cultivators and ploughs with several mould-boards . Winnowing machines and sorters . . . . .	free free free free
	<i>Note</i> : The freedom from duty granted to winnowers, sorters, cultivators and ploughs with several mould- boards applies to a total annual quota of 80 t.	
ex § 168 ex p. 1 } ex p. 2 } ex p. 3 }	Weighing apparatus with appliances and parts :  Lever balances and decimal balances . . kg. net	0.30
ex § 173 ex p. 4	Carriages and vehicles for transport, not specially mentioned : Cycles : (a) With two wheels (bicycles), each. . . . .	10.—
	<i>Note 1</i> : So long as the minimum duty under this item of the Customs tariff does not exceed 20.—	
	Estonian crowns, a reduction of 50 % of the duty is granted to Latvian bicycles.	
	<i>Note 2</i> : The reduced tariff applies to an annual quota of 2,000 machines.	
ex p. 7 ex (a) ex (c)	Parts of vehicles imported separately, and spare parts : Axles (with bolts or not, but without grease boxes) and springs for vehicles mentioned under pp. 1 to 3 . . . . . Axles (with bolts or not, but without grease boxes) and springs for motor vehicles . . . . .	free free
ex § 177 ex p. 2	Paper goods : Paper :	
	Cigarette paper, white or coloured in books or rolls (assessed together with inner wrappers and rings) . . . . . kg. net	0.225
ex § 183 ex p. 1	Glacé thread (" Eisengarn ") made of textiles mentioned under item 179 (1) (English numbering) : Below No. 38 :	
ex a ex b	Unbleached . . . . . kg. net Bleached, mercerised, glacé, dyed or similarly worked . . . . . kg. net	0.40 0.55
ex p. 6 ex a	Twists with two or several ends, except those mentioned under (5), unbleached : Below No. 60 . . . . . kg. net	1.—
	<i>Note</i> : The twists mentioned under the present number (6), bleached, dyed, mercerised, glacé or otherwise similarly worked, are subject to an additional tax of 20 %.	
ex § 186 ex p. 2 } ex p. 3 }	Woollen yarn, combed ( <i>Kammgarn</i> ), dyed or undyed	free

Positions du tarif douanier estonien	Désignation des marchandises	Droits en couronnes estoniennes
ex § 187 ex p. 1 } ex § 188 ex p. 2 } p. 6 }	Mèches à lampes . . . . . kg. n.	0,75
ex § 192 p. 4	Mèches de lampes, sous forme de tissus, de toute sorte, non imprégnées . . . . .	exemptes
ex § 194 p. 1	Bandes de tapis de passage et tapis à pied, y compris les tapis-brosse (même ourlés), tapis, ainsi que tissus pour confectionner les articles susvisés en fibres de coco . . . . .	exemptes
ex § 205	Toile cirée de toute espèce (autre qu'en soie ou gommée) kg. n.	0,50
ex p. 3	Articles tressés : Tapis-brosse ajourés, en fibre de coco . . . . .	exemptes

J. MÖLDER.

Ch. ZARINE.

Pour copie conforme :

G. Albat,  
*Secrétaire général.*

Riga, le 7 février 1933.

Item in Estonian tariff	Goods	Duty in Estonian crowns
ex § 187 ex p. 1 } ex § 188 ex p. 2 }	Lamp wicks . . . . . kg. net	0.75
ex § 188 p. 6	Lamp wicks in the form of tissues of all kinds, undipped	free
ex § 192 p. 4	Strips of stair and floor carpet, including door-mats (bordered or not), carpets and tissues of coconut fibre for making the above articles . . . . .	free
ex § 194 p. 1	Waxed cloth of all kinds (except silk and gum cloths) kg. net	0.50
ex § 205 ex p. 3	Plaited articles : Open-work door-mats of coconut fibre . . . . .	free

J. MÖLDER.

Ch. ZARINE.





N° 3133.

---

GRANDE-BRETAGNE  
ET IRLANDE DU NORD  
ET FRANCE

Accord entre les Offices postaux de la Grenade, Sainte-Lucie, Saint-Vincent, et l'Administration des Postes de France, relatif à l'échange de colis postaux grevés de remboursement, et règlement d'exécution y annexé. Signés à Sainte-Lucie, le 25 avril 1932, et à Paris, le 22 août 1932.

---

GREAT BRITAIN  
AND NORTHERN IRELAND  
AND FRANCE

Agreement between the Post Offices of Grenada, St. Lucia, St. Vincent, and the Post Office of France, for the Exchange of Parcels subject to the Collection of Trade Charges, and Detailed Regulations annexed thereto. Signed at St. Lucia, April 25, 1932 and at Paris, August 22, 1932.

No. 3133. — AGREEMENT<sup>1</sup> BETWEEN THE POST OFFICES OF GRENADA, ST. LUCIA, ST. VINCENT AND THE POST OFFICE OF FRANCE FOR THE EXCHANGE OF PARCELS SUBJECT TO THE COLLECTION OF TRADE CHARGES. SIGNED AT ST. LUCIA, APRIL 25, 1932 AND AT PARIS, AUGUST 22, 1932.

*Textes officiels français et anglais communiqués par le secrétaire d'Etat aux Affaires étrangères de Sa Majesté en Grande-Bretagne. L'enregistrement de cet accord a eu lieu le 1<sup>er</sup> février 1933.*

*Article 1.*

1. Parcels subject to the collection of Trade Charges may be exchanged between Grenada, St. Lucia, St. Vincent of the one part and continental France, Corsica and Algeria of the other part.

2. Except as is provided otherwise in this Agreement and in the Detailed Regulations appended thereto, Trade Charge Parcels shall be subject to the conditions and charges applying to ordinary parcels or to insured parcels as the case may be ; and they shall also be subject to the special formalities and fees hereinafter described.

*Article 2.*

1. The amount of the Trade Charge shall be expressed in the currency of the country of origin of the parcels.

2. The maximum amount of Trade Charge in the case of parcels for delivery in Grenada, St. Lucia, St. Vincent is fixed at £40 per parcel, and in the case of parcels for delivery in France at 5,000 francs per parcel.

3. In calculating the amount of Trade Charge, fractions of a penny or of half a décime are ignored.

*Article 3.*

1. Each Administration fixes the special fee to be levied from the sender of a Trade Charge Parcel. This fee must not exceed :

(a) 2½d. for each £1 or fraction of £1 to be collected, in the case of a parcel posted in Grenada, St. Lucia, St. Vincent.

(b) 20 centimes for each 20 francs or fraction of 20 francs to be collected, in the case of a parcel posted in France.

2. Each Administration shall communicate to the other the special fee fixed in its service by virtue of the preceding paragraph as well as any alteration subsequently made in it.

<sup>1</sup> Entré en vigueur le 1<sup>er</sup> octobre 1932.

N<sup>o</sup> 3133. — ACCORD<sup>1</sup> ENTRE LES OFFICES POSTAUX DE LA GRENADÉ, SAINTE-LUCIE, SAINT-VINCENT, ET L'ADMINISTRATION DES POSTES DE FRANCE, RELATIF A L'ÉCHANGE DE COLIS POSTAUX GREVÉS DE REMBOURSEMENTS. SIGNÉ A SAINTE-LUCIE, LE 25 AVRIL 1932, ET A PARIS, LE 22 AOUT 1932.

---

*French and English official texts communicated by His Majesty's Secretary of State for Foreign Affairs in Great Britain. The registration of this Agreement took place February 1st, 1933.*

---

*Article premier.*

1. Des colis postaux grevés de remboursement peuvent être échangés entre les îles de La Grenade, Ste-Lucie, St-Vincent, d'une part, et la France continentale, la Corse et l'Algérie, d'autre part.

2. Sauf stipulation contraire dans le présent accord ou dans le règlement d'exécution y annexé, les colis contre remboursement sont soumis aux conditions et taxes applicables aux colis ordinaires ou aux colis assurés, selon le cas ; ils sont aussi soumis aux formalités et taxes spéciales spécifiées ci-après :

*Article 2.*

1. Le montant du remboursement doit être exprimé dans la monnaie du pays d'origine des colis.

2. Le maximum du remboursement est fixé à 40 £ par colis, s'il s'agit de colis à destination de La Grenade, Ste-Lucie, St-Vincent et à 5.000 francs par colis, s'il s'agit de colis à destination du service français.

3. Les fractions de penny ou de demi-décime sont négligées dans l'indication du montant d'un remboursement.

*Article 3.*

1. Chacune des administrations fixe la taxe spéciale à percevoir sur les expéditeurs des colis contre remboursement. Cette taxe ne doit pas dépasser :

a) 2 pence  $\frac{1}{2}$  par livre ou fraction de livre à percevoir pour un colis déposé dans La Grenade, Ste-Lucie, St-Vincent ;

b) 20 centimes par 20 francs ou fraction de 20 francs à percevoir pour un colis déposé en France.

2. Chacune des administrations doit notifier à l'autre la taxe spéciale fixée dans son service en vertu du paragraphe précédent, ainsi que toute modification qui pourrait, par la suite, être apportée à cette taxe.

---

<sup>1</sup> Came into force October 1st, 1932.

3. This fee is shared between the Administration of the country of origin and that of the country of destination in the manner prescribed in the Detailed Regulations (Article X, paragraph 2).

*Article 4.*

1. In addition to the special fee fixed by the preceding Article, the Post Offices of Grenada, St. Lucia, St. Vincent may collect a posting fee from the sender, and a delivery fee from the addressee :

- (a) The posting fee shall not exceed 2d. per parcel.
- (b) The delivery fee shall not exceed 4d. per parcel.

*Article 5.*

The amounts of Trade Charges collected shall be liquidated by means of Trade Charge Money Orders, issued free of all charges. The amount of a Trade Charge Money Order which cannot be delivered remains at the disposal of the Administration of the country of origin of the parcel on which the Trade Charge is payable.

*Article 6.*

1. The loss of a Trade Charge parcel entails responsibility upon the postal service in the conditions applying to parcels not subject to Trade Charges.

2. After the delivery of a parcel, the Post Office of the country of destination is responsible for the amount of the Trade Charge, unless it can prove that the parcel or the relative Despatch Note or Parcel Bill did not when transmitted to its service bear the indications prescribed in Articles I and II of the appended Detailed Regulations. Nevertheless, an application as to the disposal of the amount of a Trade Charge is entertained only if made within a year of the posting of the parcel.

*Article 7.*

The sender of a parcel posted under this arrangement may not have the amount of the Trade Charge cancelled or altered after posting.

*Article 8.*

The two Administrations undertake to admit Trade Charge parcels in transit through their services. Nevertheless, the accounts relative to the Trade Charges must be drawn up and settled directly between the Post Offices of origin and destination of the parcels.

*Article 9.*

The two Administrations are authorized to fix by common consent the measures of detail necessary for ensuring the performance of the present Agreement and to modify them from time to time in accordance with the needs of the service.

3. Cette taxe est partagée entre l'administration du pays d'origine et celle du pays de destination de la manière prescrite par le règlement de détail (article X, paragraphe 2).

*Article 4.*

Outre la taxe spéciale dont il est question à l'article précédent, l'Administration des Postes de La Grenade, Ste-Lucie, St Vincent, est autorisée à percevoir un droit supplémentaire qui ne pourra dépasser :

- a) 2d. par colis grevé de remboursement déposé.
- b) 4d. par colis de l'espèce à destination.

Dans le premier cas, ce droit est perçu sur l'expéditeur et, dans le deuxième cas, sur le destinataire du colis.

*Article 5.*

La liquidation des montants des remboursements encaissée est effectuée au moyen de mandats de remboursement, exempts de frais. Le montant d'un mandat de remboursement qui ne peut être payé reste à la disposition de l'administration du pays d'origine du colis grevé de remboursement.

*Article 6.*

1. La perte d'un colis grevé de remboursement engage la responsabilité de chaque administration dans les conditions fixées pour les colis qui ne sont pas grevés de remboursement.

2. Après la remise du colis, l'administration des postes du pays de destination est responsable du montant du remboursement, à moins qu'elle puisse prouver que le colis ou le bulletin d'expédition ou la feuille de route correspondants ne portaient pas, lorsqu'ils ont été transmis à son service, les indications prescrites par les articles I et II du règlement de détail. Cependant, toute demande de renseignements sur le sort du montant d'un remboursement n'est admise que si elle est faite un an au plus après le lendemain du dépôt du colis.

*Article 7.*

L'expéditeur d'un colis déposé dans les conditions prescrites par le présent arrangement ne peut, postérieurement au dépôt du colis, faire annuler ou modifier le montant du remboursement.

*Article 8.*

Les deux administrations s'engagent à admettre les colis contre remboursement en transit par leurs services. Toutefois, les comptes relatifs aux remboursements doivent être établis et réglés directement par les administrations d'origine et de destination des colis envoyés contre remboursement.

*Article 9.*

Les deux administrations sont autorisées à fixer d'un commun accord les mesures de détail nécessaires pour assurer l'exécution du présent accord et à les modifier éventuellement suivant les besoins du service.

*Article 10.*

This Agreement shall come into force on the date to be agreed upon between the two Administrations. It will remain in force until the expiry of one year from the date on which either Administration shall give notice to the other of its intention to terminate it.

Done in duplicate at St. Lucia, the 25th day of April, 1932,

T. A. V. BEST,  
*Governor of the Windward Islands*

And at Paris, the 22nd day of August, 1932.

H. C. QUEUILLE,  
*Le Ministre des Postes, Télégraphes et Téléphones.*

## DETAILED REGULATIONS

FOR CARRYING OUT THE AGREEMENT CONCERNING THE EXCHANGE OF POSTAL PARCELS SUBJECT TO TRADE CHARGES CONCLUDED BETWEEN THE POST OFFICES OF GRENADA, ST. LUCIA, ST. VINCENT, AND THE POST OFFICE OF FRANCE.

*Article I.*

1. On a Trade Charge parcel and on the Despatch Note relating to it, the word " Remboursement " must be written or printed boldly beside the address, and after it the amount of the Trade Charge must be shown in the money of the country of origin, without erasure or alteration, even if certified.

2. Each Trade Charge parcel must be accompanied by a separate Despatch Note.

3. Each Trade Charge parcel and the relative Despatch Note must bear an orange coloured label with the word " Remboursement " in Latin characters.

4. In the absence of a request by the sender to the contrary a Trade Charge parcel which is undeliverable at the expiration of fifteen days from its arrival at the place of destination shall be returned to the sender without previous notification and at his expense.

The sender may request at the time of posting that if the parcel cannot be delivered as addressed it may be either :

(a) Treated as abandoned ; or

(b) Tendered for a delivery at a second address in the country of destination.

No other alternative is admissible. If the sender avails himself of this facility his request must appear on the Despatch Note and must be in conformity with or analogous to one of the following forms :

" If not deliverable as addressed, abandon."

" If not deliverable as addressed, deliver to . . ."

The same request must also be written on the cover of the parcel.

*Article 10.*

Le présent accord entrera en vigueur à une date fixée par les deux administrations. Il restera en vigueur jusqu'à l'expiration d'un délai d'un an à partir de la date à laquelle l'une ou l'autre des administrations aura notifié à l'autre son intention de le résilier.

Fait en double à Sainte-Lucie, le 25 avril 1932.

T. A. V. BEST,  
*Gouverneur des Iles Sous-le-Vent,*

Et à Paris, le 22 août 1932.

H. C. QUEUILLE,  
*Le Ministre des Postes, Télégraphes et Téléphones.*

## RÈGLEMENT DE DÉTAIL

POUR L'EXÉCUTION DE L'ACCORD RELATIF A L'ÉCHANGE DE COLIS POSTAUX GREVÉS DE REMBOURSEMENT, CONCLU ENTRE LES OFFICES POSTAUX DE LA GRENADÉ, SAINTE-LUCIE, ST-VINCENT ET L'ADMINISTRATION DES POSTES DE FRANCE.

*Article premier.*

1. Les colis contre remboursement et les bulletins d'expédition y relatifs doivent porter, à côté de l'adresse, le mot « Remboursement » écrit ou imprimé, d'une manière très apparente et suivi de l'indication du montant du remboursement dans la monnaie du pays d'origine, sans rature ni surcharge, même approuvée.

2. Tout colis contre remboursement doit être accompagné d'un bulletin d'expédition distinct.

3. Tout colis contre remboursement et son bulletin d'expédition doivent porter une étiquette de couleur orange avec le mot « Remboursement » en caractères latins.

4. En l'absence d'une demande de l'expéditeur à l'effet contraire, un colis grevé de remboursement qui n'aurait pas été remis, à l'expiration d'un délai de quinze jours à dater de son arrivée au lieu de destination, doit être renvoyé à l'expéditeur sans avis préalable et à ses frais.

L'expéditeur peut demander au moment du dépôt que le colis, s'il ne peut être remis à l'adresse indiquée :

- a) Soit considéré comme abandonné ;
- b) Soit présenté à une deuxième adresse dans le pays de destination.

Il n'est pas admis d'autre alternative.

Si l'expéditeur désire bénéficier de cette disposition, il doit le demander en portant sur le bulletin d'expédition une mention conforme ou analogue à l'une des deux formules suivantes :

« Si la livraison ne peut être effectuée à l'adresse indiquée, traiter le colis comme abandonné. »

« Si la livraison ne peut être effectuée à l'adresse indiquée, remettre à . . . »

La même demande doit aussi être portée sur l'enveloppe du colis.

*Article II.*

Each Trade Charge parcel shall be entered separately as such on the parcel bill.

*Article III.*

1. Every Trade Charge parcel shall be accompanied by a Trade Charge Money Order form in conformity with, or analogous to, the specimen annexed to the present Agreement. This Money Order form, which shall be attached to the Despatch Note, must bear a statement of the amount of the Trade Charge in the currency of the country of origin of the parcel and should show, as a general rule, the sender of the parcel as payee of the Order. It is free to each Administration, however, to have the Orders relating to the parcels originating in its service addressed to the offices of origin of the parcels or to other offices.

2. Entries in pencil will not be allowed on Trade Charge Money Orders.

*Article IV.*

The amounts of the Trade Charge Orders are converted into the currency of the country of destination by the Post Office of that country which uses for this purpose a rate of conversion approximating to the market rate of exchange. The rate of conversion may be modified from time to time on condition that the changes are notified immediately to the corresponding Administration.

*Article V.*

1. Immediately after collecting the Trade Charge, the Office of destination of the parcel, or any other Office designated for the purpose by the Administration of the country of destination, fills in the part " Indications de Service " of the Trade Charge Money Order form and, after impressing it with its date stamp returns it free of postage to the office of origin of the parcel or to the office specially named by the Administration of the country of origin on the form itself.

2. Trade Charge Money Orders are paid under the conditions determined by the Administration of the country of payment.

*Article VI.*

1. A Trade Charge parcel may be re-directed if the new country of destination maintains with that of origin an exchange of Trade Charge parcels. The re-directed parcel is accompanied by the Trade Charge Money Order form made out by the service of origin and the country from which it is re-directed shall not be concerned with the settlement of the Trade Charge.

2. In the case of an application for re-direction to a country which does not maintain with that of origin an exchange of Trade Charge parcels, the parcel is treated as one which cannot be delivered.

*Article VII.*

1. A Trade Charge Money Order form relating to a parcel which, for any reason whatever, is returned to origin should be cancelled by the office which returns the parcel, and should be annexed to the Despatch Note.



*Article II.*

Tout colis contre remboursement est inscrit séparément sur la feuille de route avec l'indication du montant du remboursement.

*Article III.*

1. Tout colis contre remboursement est accompagné d'un mandat de remboursement conforme ou analogue au modèle annexé au présent accord.

Cette formule de mandat, qui est annexée au bulletin d'expédition, doit porter l'indication du montant du remboursement exprimé en monnaie du pays d'origine du colis et indiquer, en règle générale, l'expéditeur du colis comme bénéficiaire du mandat. Cependant, chacune des administrations est libre de faire adresser aux bureaux d'origine des colis ou à d'autres bureaux les mandats relatifs aux colis originaires de son service.

2. Les inscriptions au crayon ne sont pas admises sur les mandats de remboursement.

*Article IV.*

Le montant des mandats de remboursement est converti en monnaie du pays de destination par l'office de ce pays, qui utilise, à cet effet, un taux de conversion se rapprochant du taux courant du change. Le taux de conversion peut être éventuellement modifié, à condition que les modifications soient immédiatement notifiées à l'administration correspondante.

*Article V.*

1. Immédiatement après l'encaissement du remboursement, le bureau de destination, ou tout autre bureau désigné à cet effet par l'administration du pays de destination, remplit la partie du mandat de remboursement intitulée : « Indications de service », et après y avoir apposé son timbre à date, le renvoie en franchise au bureau d'origine du colis ou au bureau spécialement désigné, sur la formule même, par l'administration du pays d'origine.

2. Les mandats de remboursement sont payés dans les conditions fixées par l'administration du pays qui effectue le payement.

*Article VI.*

1. Un colis grevé de remboursement peut être réexpédié si le pays de la nouvelle destination assure avec celui d'origine l'échange des colis contre remboursement. Le colis réexpédié est accompagné de la formule le mandat de remboursement établie par le service d'origine et le pays qui aura effectué la réexpédition ne participera pas à la liquidation du remboursement.

2. Dans le cas où la demande vise la réexpédition sur un pays qui n'assure pas, avec le pays d'origine, un service d'échange de colis contre remboursement, ce colis est traité comme s'il ne pouvait être remis au destinataire.

*Article VII.*

1. Les formules de mandats de remboursement afférentes aux colis qui, pour un motif quelconque, sont renvoyés à l'origine, doivent être annulées par les soins de l'office qui effectue le renvoi et doivent être annexées aux bulletins d'expédition.

2. When a Trade Charge Money Order form is mislaid, lost or destroyed before the collection of the Trade Charge, the office of destination or any other office appointed by the Postal Administration of the country of destination shall prepare a duplicate Trade Charge Money Order form.

3. A Trade Charge Money Order mislaid, lost, or destroyed after the collection of the Trade Charge is likewise replaced by a duplicate or by an authority to pay, after proof by the two Post Offices that the Order has not been paid.

#### *Article VIII.*

1. A Trade Charge Money Order which it has not been possible to deliver to the payee within the period of validity applicable to International Money Orders is, at the expiration of the period of validity, received by the Administration of the country of payment, and claimed from the Administration which issued it.

2. A Trade Charge Money Order which has been delivered to the payee, and of which the payee has not claimed payment within the period of validity applicable to International Money Orders, is replaced by an authority to pay. This authority to pay shall be drawn up by the Administration which collected the Trade Charge as soon as it has been able to ascertain that the original Order has not been paid within the period of validity, and shall be received by the other Administration which shall claim the amount due in the first account rendered after its receipt.

#### *Article IX.*

1. A Trade Charge Money Order of which payment cannot be effected for one of the following reasons :

- (i) Incorrect, insufficient, or doubtful description of the name or address of the payee ;
- (ii) Difference or omission of name or amount ;
- (iii) Erasure of, or addition to, an entry ;
- (iv) Omission of stamp, signature or other service indication ;
- (v) Use of irregular form ;

shall be corrected by the Administration which has issued it.

2. For this purpose, the Order shall be returned as soon as possible, officially registered, to the Office of issue by the Office of payment.

#### *Article X.*

1. The Trade Charges paid by each Post Office on behalf of the other Post Office form the subject of quarterly Trade Charge Accounts.

2. In the Trade Charge Accounts, which are accompanied by the paid and receipted Trade Charge Orders, the Orders are entered in alphabetical sequence of the Offices of issue and in numerical sequence of their issue at those Offices. At the end of each account the Office which has drawn it up deducts from the total sum of its credit one-half of one per cent. ( $\frac{1}{2}$  %) of this total representing the share of the other Office in the Trade Charge fees, as specified at Article 3, paragraph 3, of the Agreement.

2. Lorsque des formules de mandats de remboursement sont égarées, perdues ou détruites avant l'encaissement du remboursement, le bureau destinataire ou tout autre bureau désigné par l'administration des postes du pays de destination doit en établir des duplicata.

3. Les mandats de remboursement égarés, perdus ou détruits après l'encaissement du remboursement, sont également remplacés par des duplicata ou par des autorisations de paiement, après constatation par les deux administrations que ces mandats n'ont été ni payés ni remboursés.

#### Article VIII.

1. Les mandats de remboursement qu'il n'a pas été possible de remettre ou de payer aux bénéficiaires pendant la période de validité des mandats internationaux sont, à l'expiration de cette période, acquittés par l'administration du pays de paiement et le montant en est repris sur l'administration qui les a émis.

2. Les mandats de remboursement qui ont été remis aux bénéficiaires sans que ceux-ci en aient réclamé le montant pendant la période de validité des mandats internationaux, sont remplacés par des autorisations de paiement. Ces autorisations de paiement sont établies par l'administration que a encaissé les remboursements, dès que celle-ci a pu s'assurer que les mandats originaux n'ont pas été payés pendant la période de validité. Elles sont acquittées par l'autre administration, qui en reprend le montant dans le premier compte qui est établi après l'acquit.

#### Article IX.

1. Les mandats de remboursement dont le paiement ne peut être effectué pour l'une des raisons suivantes :

- 1<sup>o</sup> Indication inexacte, insuffisante ou douteuse du nom ou de l'adresse du bénéficiaire ;
- 2<sup>o</sup> Différence ou omission dans l'énonciation des noms ou dans l'indication du montant du remboursement ;
- 3<sup>o</sup> Ratures ou surcharges des inscriptions,
- 4<sup>o</sup> Omission de timbres, de signatures ou d'autres indications de service ;
- 5<sup>o</sup> Emploi de formules irrégulières ;

doivent être rectifiés par l'administration qui les a émis.

2. A cet effet, les mandats devront être renvoyés aussitôt que possible, sous pli recommandé d'office, par l'administration de paiement à l'administration qui les a émis.

#### Article X.

1. Les remboursements payés par chaque administration pour le compte de l'autre administration font l'objet de compte de remboursements trimestriels.

2. Dans les comptes des remboursements qui sont accompagnés des mandats de remboursement payés et quittancés, les mandats sont inscrits par ordre alphabétique des bureaux d'émission et par ordre numérique de l'inscription des mandats dans les registres de ces bureaux. A la fin de chaque compte, l'administration qui l'a établi déduit du montant total de sa créance un demi pour cent ( $\frac{1}{2}$  %), représentant la quote-part de l'autre administration dans le droit de remboursement, comme il est spécifié à l'article 3, paragraphe 3, de l'accord.

3. The Verification and acceptance of Trade Charge Accounts shall be effected directly between the two Postal Administrations concerned.

4. The amounts of the Trade Charge Accounts shall be liquidated by drafts drawn on a town in the Creditor Country and in the Currency of that Country.

*Article XI.*

The present Regulations shall be brought into operation on the day on which the Agreement comes into force. They shall have the same duration as the Agreement.

Done in duplicate at St. Lucia, the 25th day of April, 1932.

T. A. V. BEST,  
*Governor of the Windward Islands.*

And at Paris, the 22nd day of August, 1932.

H. C. QUEUILLE,  
*Le Ministre des Postes, Télégraphes et Téléphones.*

3. La vérification et l'acceptation des comptes de remboursements sont effectuées directement entre les deux administrations des postes intéressées.

4. Le règlement du solde des comptes généraux des remboursements est effectué au moyen de traites tirées sur une ville du pays créateur et dans la monnaie de ce pays.

*Article XI.*

Les présentes dispositions entreront en application le jour de la mise en vigueur de l'accord. Elles auront la même durée que cet accord.

Fait en double à Sainte-Lucie, le 25 avril 1932.

T. A. V. BEST,  
*Gouverneur des Iles Sous-le-Vent.*

Et à Paris, le 22 août 1932.

H. C. QUEUILLE,  
*Le Ministre des Postes, Télégraphes et Téléphones.*

A

[POSTAL FORM 52]

COUPON  
OF  
INTERNATIONAL  
TRADE CHARGE  
MONEY ORDER

(du mandat  
de remboursement  
international)

for the sum of  
(de la somme de)

£ : s. : d.

(Amount in figures)  
(Montant en chiffres)

for  
(pour)

the parcel } No. ....  
(le colis) }

posted  
(déposé)

on the } .....193...  
(le) }

at (à) .....

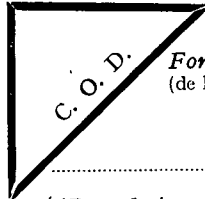
by } M.....  
(par) }

addressed to  
(à l'adresse de)

M.....

POST OFFICE OF FRANCE  
(Administration des Postes de la France.)

INTERNATIONAL TRADE CHARGE MONEY ORDER  
(Mandat de remboursement international)



For the sum of } £ : s. : d. { (in figures)  
(de la somme de) } (en chiffres)

..... pounds ..... shillings ..... pence.  
{ (Pounds in words) }  
{ (Les unités en toutes lettres) }

Date Stamp  
of Office of  
Posting  
of Parcel

(Timbre  
du bureau  
d'origine  
du colis.)

For the Parcel No. }  
(Pour le colis N°) }

Payable to }  
(Payable à) }

Address }  
(Adresse) }

Country }  
(Pays de destination) }

SERVICE INSTRUCTIONS (Indications de Service)

to be filled up by the Office which delivers the parcel after the collection  
of the Trade Charge

(à remplir par l'Office destinataire du colis après l'encaissement  
du montant du remboursement)

Number of Order }  
(Numéro d'émission) }

Date of issue }  
(Date d'émission) }

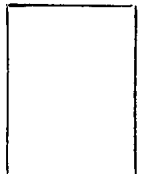
Office of issue }  
(Bureau d'émission) }

Country of issue }  
(Pays d'émission) }

Signature of issuing officer }  
(Signature de l'agent) }

Good for (Bon pour)	
£	s. d.
the equivalent of (soit)	
(Currency of the country of destination of the parcel) (Monnaie du pays destinataire du colis)	

(Date-stamp of  
issuing office)



(Timbre du bu-  
reau d'émission.)

This Trade Charge Money Order  
must be returned to  
(Le présent mandat de rembour-  
sement doit être renvoyé à)

RECEIPT OF PAYEE  
(Quittance du destinataire)

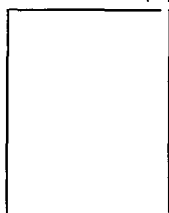
Received the sum indicated on the other side  
(Reçu la somme indiquée d'autre part)

Place } .....  
(Lieu) }

Date } ..... 19.....  
(Le) }

Signature of the Payee } .....  
(Signature du destinataire) }

Date-stamp of Office of Payment  
(Timbre du bureau payeur)



COUPON

(see other side)

This coupon  
may be detached  
when the form  
of receipt is signed.

## A.

Account of Trade Charge Money Orders paid by the Post Office of France  
on behalf of the Post Office of St. Lucia  
during the month of ..... 19.....

No. of entry	Number of Money Order	Date of Issue	Parcel No.	Office of Issue	Amount			Observations
					£	s.	d.	
Total .....								
Deduct $\frac{1}{2}$ per cent. total ...								
Remaining to the credit of the French Post Office ...								



1 TRADUCTION. — TRANSLATION.

A.

Décompte des mandats de remboursement payés par le Bureau de Poste de France pour le compte du Bureau de poste de Sainte-Lucie, pendant le mois de ..... 19.....

Table with columns: Numéro d'entrée, Numéro du mandat, Date d'émission, Colis N°, Bureau d'émission, Montant (£, s., d.), Observations. It contains a large empty table area followed by summary rows for 'Total', 'A déduire 1/2 % du total ...', and 'Solde au crédit du Bureau de Poste de France .....

1 Traduit par le Secrétariat de la Société des Nations, à titre d'information.

1 Translated by the Secretariat of the League of Nations, for information.



N° 3134.

---

GRANDE-BRETAGNE  
ET IRLANDE DU NORD  
ET ITALIE

Accord relatif à l'échange des colis postaux entre l'Italie et Ceylan, avec règlement d'exécution y annexé. Signés à Rome, le 1<sup>er</sup> juillet 1932, et à Colombo, le 24 août 1932.

---

GREAT BRITAIN  
AND NORTHERN IRELAND  
AND ITALY

Agreement respecting the Exchange of Postal Parcels between Italy and Ceylon, with Detailed Regulations annexed thereto. Signed at Rome, July 1, 1932, and at Colombo, August 24, 1932.

No. 3134. — AGREEMENT<sup>1</sup> RESPECTING THE EXCHANGE OF  
POSTAL PARCELS BETWEEN ITALY AND CEYLON. SIGNED AT  
ROME, JULY 1st, AND AT COLOMBO, AUGUST 24, 1932.

*Textes officiels anglais et italien communiqués par le secrétaire d'Etat aux Affaires étrangères de Sa Majesté en Grande-Bretagne et le ministre des Affaires étrangères d'Italie. L'enregistrement de cet accord a eu lieu le 1<sup>er</sup> février 1933.*

THE POST OFFICES OF ITALY and CEYLON agree to effect a regular direct exchange of Postal Parcels between the exchange offices of Naples and Colombo or through such other offices as may be hereafter designated, under such regulations relative to the details of the exchange as may be mutually determined.

AGREEMENT.

*Article 1.*

LIMITS OF WEIGHT AND SIZE.

A parcel for Italy posted in Ceylon shall not exceed 10 kg. or 22 lbs in weight, 3 feet 6 inches in length or 6 feet in length and girth combined and a parcel for Ceylon posted in Italy shall not exceed 10 kg. or 22 lbs in weight, 1.05 metres in length and 1.80 metres in length and girth combined and 55 cubic decimetres in volume.

2. As regards the exact calculation of the weight and dimensions of a parcel, the view of the despatching office shall be accepted except in a case of obvious error.

*Article 2.*

TRANSIT OF PARCELS.

The two Postal Administrations guarantee the right of transit for parcels over their territory to or from any country with which they respectively have parcel post communications.

The transit parcels shall be subject to the provisions of this Agreement and to the Detailed Regulations so far as these are applicable.

<sup>1</sup> Entré en vigueur, le 1<sup>er</sup> octobre 1932.

## TEXTE ITALIEN. — ITALIAN TEXT.

N° 3134. — ACCORDO CONCERNENTE IL CAMBIO DEI PACCHI POSTALI FRA IL REGNO D'ITALIA E CEYLON. FIRMATO A ROMA, IL 1 LUGLIO, 1932, E A COLOMBO IL 24 AGOSTO, 1932.

*English and Italian official texts communicated by His Majesty's Secretary of State for Foreign Affairs in Great Britain and by the Italian Minister for Foreign Affairs. The registration of this Agreement took place February 1, 1933.*

L'AMMINISTRAZIONE DELLE POSTE ITALIANE e L'AMMINISTRAZIONE DELLE POSTE DI CEYLON si accordano per eseguire un regolare cambio diretto di pacchi fra gli Uffici di cambio di Napoli e Colombo o attraverso ogni altro Ufficio che può essere designato per l'avvenire, con le norme determinate di comune accordo.

## ACCORDO.

*Articolo 1.*

## LIMITI DI PESO E DIMENSIONI.

1. Un pacco impostato a Ceylon e diretto in Italia non può eccedere il peso di 10 Kg. o di 22 libbre, nè la lunghezza di 3 piedi e 6 pollici nè complessivamente 6 piedi sommando la lunghezza e il più grande giro misurato in senso diverso della lunghezza.

Un pacco impostato in Italia e diretto a Ceylon non può eccedere il peso di 10 chilogrammi o di 22 libbre nè la lunghezza di 105 centimetri nè complessivamente 180 centimetri sommando la lunghezza e il più grande giro misurato come è sopra indicato ; nè il volume di 55 decimetri cubi.

2. Rispetto all'esatto calcolo del peso e delle dimensioni di un pacco, deve essere accettata la valutazione dell'ufficio mittente, salvo evidente errore.

*Articolo 2.*

## TRANSITO DEI PACCHI.

Le due Amministrazioni postali garantiscono il diritto di transito, sul proprio territorio, dei pacchi da e per Paesi con i quali esse rispettivamente hanno cambio di pacchi. I pacchi in transito sono soggetti alle disposizioni di questo Accordo e del Regolamento Particolareggiato, in quanto applicabili.

<sup>1</sup> Came into force October 1st, 1932.

*Article 3.*

## PREPAYMENT OF POSTAGE RATES.

The prepayment of the postage on parcels shall be compulsory except in the case of redirected or returned parcels.

The postage shall be made up of the sums accruing to each Postal Administration taking part in the conveyance by land or sea.

*Article 4.*

## TERRITORIAL RATE.

For parcels despatched from one of the two countries for delivery in the other, the territorial rates of Italy shall be 85 centimes for a parcel not exceeding 1 kg., Fr. 1.25 for a parcel not exceeding 5 kg., Fr. 2.05 for a parcel not exceeding 10 kg. ; and the Ceylon territorial rates shall be 1 franc 25 centimes for a parcel not exceeding 11 lbs in weight and 2 francs 5 centimes for a parcel not exceeding 22 lbs in weight.

2. The Italian Postal Administration reserves the right to vary its charges in accordance with any modifications which may be introduced in the matter of charges by international conventions subsequent to the London Agreement<sup>1</sup> of 1929. The Ceylon Postal Administration reserves the right to vary its territorial rates in accordance with any alteration of these charges which may be decided upon in connexion with its parcel post relations with other countries generally.

*Article 5.*

## SEA RATE.

Each of the two Postal Administrations shall be entitled to fix the rate for any sea service which it provides.

*Article 6.*

## FEE FOR DELIVERY AND FOR CLEARANCE THROUGH THE CUSTOMS.

The postal Administration of Italy may collect, in respect of delivery to the Customs and clearance through the Customs, or in respect of delivery to the Customs only a fee not exceeding 50 Centimes per parcel or such other charges as International Conventions subsequent to the London Agreement of 1929 shall fix.

The Postal Administration of Ceylon may collect such fee as it may from time to time fix for similar services in its parcel Post relations with other Countries generally.

*Article 7.*

## PAYMENT OF CUSTOMS AND OTHER CHARGES.

Customs charges or other non-postal charges shall be paid by the addressees of parcels.

---

<sup>1</sup> Vol. CIII, page 73 ; vol. CVII, page 554 ; vol. CXVII, page 312 ; vol. CXXII, page 360 ; vol. CXXX, page 459 ; et vol. CXXXIV, page 419, de ce recueil.

*Articolo 3.*

## FRANCATURA E DIRITTI.

1. È obbligatorio il pagamento anticipato della francatura dei pacchi, eccetto nel caso di pacchi rispediti o rinviati.

2. La francatura rappresenta la somma delle quote spettanti a ciascuna Amministrazione Postale che prende parte al trasporto territoriale o marittimo.

*Articolo 4.*

## DIRITTI TERRITORIALI.

Per i pacchi spediti da uno dei due Paesi per la consegna nell'altro Paese i diritti territoriali italiani sono di Fr. 0,85 per ogni pacco non eccedente 1 Kg., fr. 1,25 per ogni pacco non eccedente 5 kg. ; Fr. 2,05 per ogni pacco non eccedente 10 kg. ; e i diritti territoriali di Ceylon sono di Fr. 1,25 per ogni pacco non eccedente 11 libbre e Fr. 2,05 per ogni pacco non eccedente 22 libbre.

L'Amministrazione postale italiana si riserva la facoltà di modificare i suoi diritti in conformità di ulteriori variazioni che, in materia, potranno essere introdotte da Convenzioni Internazionali successive all'Accordo<sup>1</sup> di Londra 1929.

L'Amministrazione postale di Ceylon si riserva la facoltà di modificare i suoi diritti territoriali in conformità di ogni ulteriore variazione di tali diritti, che potrà essere decretata rispetto ai servizi dei pacchi postali nei rapporti con altri Paesi in generale.

*Articolo 5.*

## DIRITTI MARITTIMI.

Ciascuna delle due Amministrazioni Postali è autorizzata a fissare i diritti per i propri servizi marittimi.

*Articolo 6.*

## DIRITTI PER IL RECAPITO E PER LO SDOGANAMENTO.

L'Amministrazione postale italiana per il recapito alla Dogana e per lo sdoganamento o solamente per il recapito alla Dogana, ha la facoltà di riscuotere un diritto non eccedente 50 centesimi per pacco o qualsiasi altro diritto che sarà fissato da Convenzioni Internazionali successive all'Accordo di Londra del 1929.

L'Amministrazione postale di Ceylon può riscuotere, per simili servizi, quel diritto che, di tempo in tempo sarà fissato, in linea generale, nelle sue relazioni con altri Paesi rispetto al servizio dei pacchi.

*Articolo 7.*

## PAGAMENTO DEI DIRITTI DI DOGANA E DI ALTRI DIRITTI.

I diritti di dogana o altri diritti non postali sono pagati dai destinatari dei pacchi.

<sup>1</sup> Vol. CIII, page 73 ; Vol. CVII, page 554 ; Vol. CXVII, page 312 ; Vol. CXXII, page 360 ; Vol. CXXX, page 459 ; and Vol. CXXXIV, page 419, of this Series.

## Article 8.

## WAREHOUSING CHARGE.

1. Each of the two Postal Administrations may collect any warehousing charge fixed by its legislation for a parcel which is addressed " Poste Restante " or which is not claimed within the prescribed period.
2. This charge shall in no case exceed 5 francs.

## Article 9.

## PROHIBITIONS.

It is forbidden to enclose in a postal parcel :

- (a) Explosive, inflammable, or dangerous substances (including loaded metal caps, live cartridges and matches).
  - (b) Opium, morphine, cocaine and other narcotics except for medical purposes and on the condition that a permit issued by the Health Authorities is attached to the relative Despatch Note.
  - (c) Articles of an obscene or immoral nature.
  - (d) Articles the admission of which is not permitted by law or by the Customs or other regulations.
  - (e) Letters or communications which constitute an actual or personal correspondence as well as correspondence or packets of any kind bearing an address other than that of the addressee of the parcel. (It is however, permissible to enclose in a parcel an open invoice confined to the particulars which constitute an invoice, and a simple copy of the address of the parcel with the address of the sender also.)
  - (f) Publications which violate the copyright laws of the country of destination ; poisons, lottery tickets, lottery advertisements, or lottery circulars.
  - (g) Live animals (except bees which must be enclosed in boxes so as to avoid all danger to postal officers and to allow the contents to be ascertained).
2. It is forbidden to send coins, gold or silver, whether manufactured or unmanufactured, or other precious articles in uninsured parcels addressed to countries which admit assurance.
  3. A parcel which has been wrongly admitted to the post shall be returned to the office of origin, unless the Administration of the country of destination is authorized by its legislation to dispose of it otherwise. In the latter case the office of despatch shall be informed in a precise manner of the treatment accorded to the parcel.

Nevertheless, the fact that the parcel contains a letter or communications which constitute an actual or personal correspondence shall not, in any case, entail its return to the office of origin.

4. Explosive, inflammable or dangerous substances and articles of an obscene or immoral nature shall not be returned to the office of origin ; they shall be disposed of by the Administration which has found them in the mails in accordance with its own internal regulations.

5. No parcel may contain packages intended for delivery at an address other than that borne by the parcel itself. If such enclosed packages be detected they must be sent forward singly charged with new and distinct parcel post rates.

6. The respective Administrations shall communicate to each other a list of the articles which their laws or regulations prohibit being sent by parcel post.



## Articolo 8.

## DIRITTO DI CUSTODIA.

Ciascuna delle due Amministrazioni postali può riscuotere un diritto di custodia in conformità della propria legislazione per ogni pacco indirizzato « Fermo in Posta » o non ritirato nei termini prescritti.

In niun caso questo diritto può eccedere 5 franchi.

## Articolo 9.

## DIVIETI.

1. E' vietato includere nei pacchi :

*a)* Sostanze esplosive, infiammabili o dannose (comprese le capsule di metallo cariche, le cartucce cariche e i fiammiferi) ;

*b)* Oppio, morfina, cocaina ed altri narcotici, salvo che non siano a scopo medicinali e a condizione che sia attaccato al relativo bollettino di spedizione un permesso rilasciato dalle Autorità Sanitarie.

*c)* Oggetti di natura immorale od oscena ;

*d)* Oggetti non permessi dalle Leggi, da Regolamenti della Dogana o da altri Regolamenti ;

*e)* Lettere o comunicazioni che abbiano carattere di corrispondenza attuale e personale ; come pure corrispondenze o pacchetti di ogni specie portanti un indirizzo diverso da quello del destinatario del pacco. E però permesso d'includere in un pacco una fattura aperta, limitata alle sole indicazioni costitutive di essa, o una semplice copia dello indirizzo del pacco indicante anche l'indirizzo del mittente ;

*f)* Pubblicazioni in contravvenzione alle leggi sui diritti di autore dei paesi di destinazione ; veleni ; biglietti, annunci o circolari di lotterie ;

*g)* Animali vivi ; eccetto le api, le quali debbono essere racchiuse in scatole in modo da evitare ogni danno agli impiegati di posta e da permettere la verifica del contenuto.

2. E' vietato spedire : monete, oro o argento tanto lavorato che grezzo ; altri oggetti preziosi in pacchi ordinari, diretti a Paesi che ammettono l'assicurazione.

3. Un pacco accettato indebitamente dalla Posta è rinviato al Paese di origine, a meno che l'Amministrazione Postale del Paese di destinazione non sia autorizzata dalla sua legislazione interna a disporre altrimenti.

In questo ultimo caso l'Amministrazione di origine deve essere informata, con precisione, del trattamento fatta al pacco.

Tuttavia il fatto che un pacco contiene una lettera o una comunicazione che abbia carattere di corrispondenza attuale e personale non può provocare, in nessun caso, il rinvio al Paese di origine.

4. Le sostanze esplosive, infiammabili o dannose, e gli oggetti di natura immorale od oscena non sono ritornati all'ufficio di origine. L'Amministrazione che ne ha constatata la presenza ne dispone giusta i suoi regolamenti interni.

5. Nessun pacco può contenere invii da consegnare a un indirizzo diverso da quello indicato sul pacco stesso. Se tali invii sono rinvenuti essi debbono essere inoltrati singolarmente, caricati con nuovi e distinti diritti postali.

6. Ciascuna Amministrazione comunicherà all'altra una lista degli oggetti che le sue leggi o regolamenti proibiscono di spedire per pacco postale.

*Article 10.*

## ADVICE OF DELIVERY.

The sender may obtain an advice of delivery for an insured parcel under the conditions prescribed for postal packets by the Convention of the Postal Union<sup>1</sup>. An advice of delivery cannot be obtained for an uninsured parcel.

*Article 11.*

## RE-DIRECTION.

A parcel may be redirected in consequence of the addressee's change of address in the country of destination. The Administration of the country of destination may collect the redirection charge prescribed by its internal regulations. Similarly a parcel may be redirected from one of the two countries which are parties to this Agreement to another country provided that the parcel complies with the conditions required for its further conveyance and provided as a rule that the extra postage is prepaid at the time of redirection or documentary evidence is produced that the addressee will pay it.

2. Additional charges, levied in respect of redirection and not paid by the addressee or his representative shall not be cancelled in case of further redirection or of return to origin, but shall be collected from the addressee or from the sender, as the case may be, without prejudice to the payment of any special charges incurred which the country of destination does not agree to cancel.

*Article 12.*

## MIS-SENT PARCELS.

Parcels received out of course, or wrongly allowed to be despatched shall be transmitted in accordance with the provisions of Article 16, sections 1 and 2 of the Detailed Regulations.

*Article 13.*

## NON-DELIVERY.

In the absence of a request by the sender to the contrary, a parcel which cannot be delivered shall be returned to the sender without previous notification and at his expense after retention for the period prescribed by the regulations of the country of destination.

2. The sender may request at the time of posting that if the parcel cannot be delivered as addressed, it may be either :

- (a) Treated as abandoned, or
- (b) Tendered for delivery at a second address in the country of destination.

No other alternative is admissible.

If the sender avails himself of this facility his request must appear on the Despatch Note and must be in conformity with or analogous to one of the following forms :

- “ If not deliverable as addressed, Abandon ”.
- “ If not deliverable as addressed deliver to..... ”

The same request must also be written on the cover of the parcel.

3. The charges due on returned undelivered parcels shall be recovered in accordance with the provisions of Article 28.

<sup>1</sup> Vol. CII, page 245 ; vol. CVII, page 552 ; vol. CXVII, page 310 ; vol. CXXII, page 359 ; vol. CXXX, page 458 ; et vol. CXXXIV, page 418, de ce recueil.

*Articolo 10.*

## RICEVUTE DI RITORNO.

Il mittente può ottenere una ricevuta di ritorno per un pacco assicurato, alle condizioni previste per i pacchi postali dalla Convenzione dell'Unione Postale<sup>1</sup>. Le ricevute di ritorno non sono ammesse per i pacchi ordinari.

*Articolo 11.*

## RISPEDIZIONE.

1. Un pacco può essere rispedito in seguito a cambiamento di residenza del destinatario nel Paese di destinazione, L'Amministrazione Postale di questo Paese può percepire il diritto di rispedizione prescritto dai propri regolamenti interni. Similmente un pacco può essere rispedito da uno dei due Paesi aderenti a quest'Accordo ad un altro Paese purchè il pacco abbia i requisiti voluti per l'ulteriore trasmissione e, come di regola, sia anticipata la tassa supplementare di rispedizione oppure sia prodotto un documento comprovante che tale tassa sarà pagata dal destinatario.

2. Le tasse supplementari di rispedizione non pagate dal destinatario o dal suo rappresentante, non sono annullate in caso di ulteriore rispedizione o di ritorno all'origine, ma debbono essere pagate dal destinatario o dal mittente, secondo il caso, senza pregiudizio del pagamento di ogni altro speciale diritto di cui il Paese di destinazione non ammetta l'annullamento.

*Articolo 12.*

## PACCHI DISGUIDATI.

I pacchi ricevuti in disguido o erroneamente avviati, saranno trattati in conformità delle disposizioni dell'articolo 16 §§ 1 e 2, del Regolamento Particolareggiato.

*Articolo 13.*

## PACCHI NON CONSEGNATI.

1. Se il mittente non ha altrimenti disposto, un pacco che non può essere consegnato al destinatario è rinviato al mittente senza preventivo avviso ed a sue spese, dopo compiuto il periodo di giacenza prescritto dai regolamenti interni del Paese di destinazione.

2. Al momento della impostazione il mittente può chiedere che il pacco, se non può essere consegnato all'indirizzo indicato, sia :

a) Trattato come abbandonato ;

b) Presentato per la consegna ad un secondo indirizzo nel Paese di destinazione.

Nessun'altra disposizione è ammessa.

Se il mittente si vale di tale facoltà, la sua domanda deve figurare sul bollettino di spedizione ed essere redatta nella seguente forma o in forma analoga :

« Se il pacco non può essere consegnato all'indirizzo dato si abbandona. »

» Se il pacco non può essere consegnato all'indirizzo dato, sia rimesso a..... ».

La stessa domanda deve essere anche scritta sullo involucre del pacco.

3. I diritti applicati sui pacchi rinviati sono recuperati in conformità delle disposizioni dello articolo 28.

<sup>1</sup> Vol. CII, page 245 ; Vol. CVII, page 552 ; Vol. CXVII, page 310 ; Vol. CXXII, page 359 ; Vol. CXXX, page 458 ; and Vol. CXXXIV, page 418, of this Series.

*Article 14.*

## CANCELLATION OF CUSTOMS CHARGES.

Both parties to this Agreement undertake to urge their respective Customs Administrations to cancel customs charges on parcels which are returned to the country of origin, abandoned by the senders, destroyed, or redirected to a third country.

*Article 15.*

## SALE. DESTRUCTION.

Articles in danger of deterioration or corruption, and these only, may be sold immediately, even when in transit on the outward or return journey, without previous notice or formality. If for any reason a sale is impossible, the spoil or putrid articles shall be destroyed.

*Article 16.*

## ABANDONED PARCELS.

Parcels which cannot be delivered to the addressees, and which the senders have abandoned shall not be returned by the office of destination, but shall be treated in accordance with its legislation. No claim shall be made by the Administration of the Country of destination against the Administration of the Country of origin in respect of such parcels.

*Article 17.*

## ENQUIRIES.

A fee not exceeding 1 franc may be charged for every enquiry concerning a parcel. No fee shall be charged if the sender has already paid a special fee for an advice of delivery.

2. Enquiries shall be admitted only within the period of one year from the day following the date of posting.

3. When an enquiry is the outcome of an irregularity in the Postal Service the enquiry fee shall be refunded.

*Article 18.*

## INSURED PARCELS, RATES AND CONDITIONS.

Parcels may be insured up to a limit of 1000 francs.

2. An insurance fee to be fixed by the office of origin shall be charged for each 300 francs or part thereof of the insured value.

3. The Administration of the Country of origin shall be entitled also to collect from the sender of an insured parcel a despatch fee not exceeding 50 centimes.

4. The sender of an insured parcel shall receive without charge, at the time of posting, a receipt for his parcel.

*Articolo 14.*

## ANNULLAMENTO DEI DIRITTI DOGANALI.

Ambo le Parti contraenti s'impegnano d'interessare le loro rispettive Amministrazioni doganali ad annullare i diritti di dogana sui pacchi che sono : rinviiati al Paese di origine ; abbandonati dal mittente ; distrutti, o rispediti ad un terzo Paese.

*Articolo 15.*

## VENDITA. DISTRUZIONE.

Soltanto le sostanze soggette a facile deterioramento o corruzione, possono essere vendute immediatamente, tanto all'andata che al ritorno, senza preavviso o formalità giudiziaria. Se per qualsiasi motivo la vendita non è possibile, le sostanze guaste o corrotte sono distrutte.

*Articolo 16.*

## PACCHI ABBANDONATI.

I pacchi non potuti consegnare al destinatario e quelli abbandonati dal mittente non debbono essere rinviiati dalla Amministrazione del Paese di destinazione, ma sono da essa trattati giusta i propri regolamenti. Nessuna pretesa sarà avanzata dall'Amministrazione del Paese di destinazione verso l'Amministrazione del Paese di origine rispetto a tali pacchi.

*Articolo 17.*

## RECLAMI.

1. Per ogni reclamo riguardante un pacco può essere riscosso un diritto non eccedente 1 franco. Nessun diritto è riscosso se il mittente ha già pagato la speciale tassa per la ricevuta di ritorno.
2. I reclami sono ammessi soltanto nel periodo di un anno dalla data dell'impostazione del pacco.
3. Se il reclamo è stato causato da un'irregolarità commessa dal servizio postale, il diritto riscosso è rimborsato.

*Articolo 18.*

## PACCHI ASSICURATI. DIRITTI E CONDIZIONI.

1. I pacchi possono essere assicurati fino al limite di 1.000 franchi.
2. Un diritto di assicurazione è stabilito e applicato dall'ufficio di origine per ogni 300 franchi o frazione di 300 franchi del valore assicurato.
3. L'Amministrazione del Paese di origine ha facoltà di percepire dal mittente di un pacco assicurato anche un diritto di spedizione non eccedente 50 centesimi.
4. Al momento dell'impostazione è data gratuitamente al mittente una ricevuta del pacco assicurato.

*Article 19.*

## FRAUDULENT INSURANCE.

The insured value may not exceed the actual value of the contents of the parcel and the packing, but it is permitted to insure only part of this value.

The fraudulent insurance of a parcel for a sum exceeding the actual value shall be subject to any legal proceedings which may be admitted by the laws of the country of origin.

*Article 20.*

## RESPONSIBILITY FOR LOSS, DAMAGE OR ABSTRACTION.

Except in the cases mentioned in the following Article, the two Postal Administrations shall be responsible for the loss of parcels and for the loss, abstraction or damage of their contents or of a part thereof. The sender is entitled under this head to compensation corresponding to the actual amount of the loss, abstraction or damage. For uninsured parcels the amount of compensation shall not exceed 10 francs for a parcel not exceeding 1 Kilogramme (or 2 lbs) 25 francs for a parcel exceeding 1 Kilogramme but not exceeding 5 Kilogrammes (11 lbs) and 40 francs for a parcel exceeding 5 Kilogrammes but not exceeding 10 Kilogrammes (22 lbs) in weight. For an insured parcel the amount of compensation shall not exceed the amount for which it was insured.

2. In calculating the amount of compensation, indirect loss or loss of profits shall not be taken into consideration.

3. Compensation shall be calculated on the current price of goods of the same nature at the place and time at which the goods were accepted for transmission.

4. Where compensation is due for the loss, destruction or complete damage of a parcel or for the abstraction of the whole of the contents, the sender is entitled to a refund of the postage also.

5. In all cases the insurance fees shall be retained by the postal administration concerned.

*Article 21.*

## EXCEPTIONS TO THE PRINCIPLE OF RESPONSIBILITY.

The two Administrations shall be relieved of all responsibility :

- (a) In cases beyond control (force majeure) ;
- (b) When they are unable to account for parcels in consequence of the destruction of official documents through a cause beyond control (force majeure) ;
- (c) When the damage has been caused by the fault or negligence of the sender, or when it arises from the nature of the articles ;
- (d) For parcels of which the contents fall under the ban of one of the prohibitions mentioned in Article 9 ;
- (e) For parcels which have been fraudulently insured for a sum exceeding the actual value of the contents and packing ;
- (f) In respect of parcels regarding which enquiry has not been made within the period prescribed by Article 17 ;
- (g) In respect of any parcels containing precious stones, jewellery or any article of gold or silver exceeding £ 100 or (2500 francs) in value not packed in a box of the size prescribed in Article 6 Section 3 of the Detailed Regulations.

*Articolo 19.*

## ASSICURAZIONE DOLOSA.

Il valore assicurato non può eccedere il valore attuale del contenuto del pacco e dell'imballaggio ; è permesso tuttavia di assicurare soltanto una parte di questo valore.

L'assicurazione dolosa di un pacco per una somma eccedente il valore attuale, va soggetta alla procedura prevista dalle Leggi del Paese di origine.

*Articolo 20.*

## RESPONSABILITÀ PER LE PERDITE, AVARIE O SOTTRAZIONI.

1. Eccetto i casi menzionati nel seguente articolo, le due Amministrazioni Postali sono responsabili della perdita dei pacchi e della perdita, sottrazione od avaria del loro contenuto o di parte di esso. Il mittente, per questo riguardo, ha diritto ad un compenso corrispondente all'attuale importo della perdita, sottrazione od avaria. Per i pacchi ordinari l'indennità non può superare: 10 franchi per un pacco non eccedente il peso di un chilogramma (2 lb.) ; o 25 franchi per un pacco eccedente il peso di un chilogramma, ma non eccedente il peso di 5 chilogrammi (11 lb.) ; o 40 franchi per un pacco eccedente il peso di 5 chilogrammi, ma non eccedente 10 chilogrammi (22 lb.). Per un pacco assicurato l'importo del compenso non può eccedere il valore assicurato.

2. Nel calcolare l'indennizzo, i danni indiretti o i benefici perduti non sono presi in considerazione.

3. L'indennizzo deve essere calcolato sul prezzo corrente delle merci della stessa natura nel luogo e nel tempo in cui esse furono accettate in spedizione.

4. Quando l'indennizzo è dovuto per la perdita, distruzione o completa avaria di un pacco, o per la sottrazione di tutto il contenuto, il mittente ha anche diritto al rimborso delle tasse di spedizione.

5. In ogni caso i diritti di assicurazione sono ritenuti dalle rispettive Amministrazioni.

*Articolo 21.*

## ECCEZIONI AL PRINCIPIO DI RESPONSABILITÀ.

Le due Amministrazioni Postali saranno esonerate da ogni responsabilità :

- a)* Nei casi di forza maggiore ;
- b)* Quando non sono in grado di dar conto dei pacchi in conseguenza della distruzione di documenti ufficiali dovuti a causa di forza maggiore ;
- c)* Quando il danno è stato causato da errore o negligenza del mittente, o dipenda dalla natura della merce ;
- d)* Per i pacchi il cui contenuto cade sotto la sanzione di uno dei divieti menzionati all'articolo 9 ;
- e)* Per i pacchi che sono stati assicurati dolosamente per una somma eccedente il valore attuale del contenuto e dell'imballaggio ;
- f)* Per i pacchi non reclamati nel periodo prescritto dallo articolo 17 ;

*g)* Per ogni pacco contenente pietre preziose, gioielli o qualsiasi articolo d'oro o d'argento eccedente il valore di lire ster. 100 (o 2.500 franchi) e non racchiusi in una scatola delle dimensioni prescritte dall'articolo 6, § 3, del Regolamento Particolareggiato.

*Article 22.*

## TERMINATION OF RESPONSIBILITY.

The two Postal Administrations shall cease to be responsible for parcels which have been delivered in accordance with their internal regulations and of which the owners or their agents have accepted delivery without reservation.

*Article 23.*

## PAYMENT OF COMPENSATION.

The payment of compensation shall be undertaken by the Postal Administration of the Country of origin. The paying Administration retains the right to make a claim against the office responsible.

*Article 24.*

## PERIOD FOR PAYMENT OF COMPENSATION.

Compensation shall be paid as soon as possible, and at the latest, within one year from the day following the date of enquiry.

2. The Postal Administration of the Country of origin is authorised to settle with the sender on behalf of the other office if the latter, after being duly informed of the application, has let 9 months pass without giving a decision in the matter.

3. The Administration of the Country of origin may exceptionally postpone the settlement of compensation beyond the period of one year when the question of responsibility cannot be settled owing to circumstances over which the Administrations concerned have no control.

*Article 25.*

## INCIDENCE OF COST OF COMPENSATION.

Until the contrary is proved responsibility shall rest with the Postal Administration which, having received the parcel from the other Administration without making any reservation, having been furnished with all the particulars for investigation prescribed by the regulations cannot establish either proper delivery to the addressee or regular transfer to the following Postal Administration as the case may be.

2. If in the case of a parcel despatched from one of the two countries for delivery in the other, the loss, abstraction or damage has occurred in course of conveyance without its being possible to prove in the Service of which country the irregularity took place the two Administrations shall bear in equal shares amount of compensation.

3. The same principle shall, as far as possible, be applied when other Administrations are concerned in the conveyance of a parcel. Nevertheless in the case of parcels sent in transit from one of the two countries through the other, neither of the two Administrations shall be held responsible when the loss, abstraction or damage has taken place in the service in which responsibility is not accepted.

4. Customs and other charges which it has not been possible to cancel shall be borne by the Administrations responsible for the loss, damage or abstraction.



*Articolo 22.*

## CESSAZIONE DELLA RESPONSABILITÀ.

Le due Amministrazioni Postali cessano di essere responsabili per i pacchi che sono stati consegnati in conformità dei loro Regolamenti interni e che sono stati ricevuti dagli aventi diritto o dai loro rappresentanti, senza riserve.

*Articolo 23.*

## PAGAMENTO DELL'INDENNIZZO.

Il pagamento dell'indennizzo è eseguito dall' Amm/ne Postale del Paese di origine. L'Amministrazione che paga mantiene un diritto di rivalsa verso l'ufficio responsabile.

*Articolo 24.*

## TERMINI PER IL PAGAMENTO DELLO INDENNIZZO.

1. L'indennizzo è pagato quanto prima possibile e, al più tardi, entro un anno dal giorno seguente la data del reclamo.
2. L'Amministrazione Postale del Paese di origine è autorizzata ad indennizzare il mittente per conto dell'altra Amministrazione se questa, dopo essere stata debitamente informata del reclamo, ha lasciato passare nove mesi senza prendere alcuna determinazione al riguardo.
3. L'Amministrazione del Paese di origine può eccezionalmente differire il pagamento dell'indennizzo oltre il termine di un anno quando la questione della responsabilità non abbia potuto essere definita per circostanze estranee alle rispettive Amministrazioni.

*Articolo 25.*

## AMMINISTRAZIONE RESPONSABILE.

1. Fino a prova contraria la responsabilità incombe alla Amministrazione Postale che avendo ricevuto il pacco dall'altra Amministrazione senza fare riserve ed essendo stata fornita di tutti i particolari necessari per le ricerche prescritte dai regolamenti, non può stabilire nè la regolare consegna al destinatario o al suo rappresentante nè, se ne è il caso, la regolare trasmissione a servizio seguente.
2. Se durante il trasporto di un pacco da un Paese all'altro siansi verificate perdita o sottrazione o avaria senza che sia possibile di provare nel servizio di quale Paese sia occorsa la irregolarità, le due Amministrazioni sopportano in parti eguali l'importo dell'indennizzo.
3. Lo stesso principio è applicato, in quanto possibile se altre Amm/ni hanno preso parte alla trasmissione del pacco. Tuttavia nel caso di pacchi spediti da uno dei due Paesi in transito per l'altro, nessuna delle due Amministrazioni può essere chiamata responsabile se la perdita o la sottrazione o l'avaria abbia avuto luogo nel servizio che non accetta responsabilità.
4. I diritti di dogana e gli altri diritti che non è possibile annullare sono a carico dell'Amministrazione responsabile della perdita o sottrazione o avaria.

5. By paying compensation the Administration concerned takes over, to the extent of the amount paid, the rights of the person who has received compensation in any action which may be taken against the addressee, the sender or a third party.

If however, a parcel which has been regarded as lost is subsequently found, in whole or in part, the person to whom compensation has been paid shall be informed that he is at liberty to take possession of the parcel against repayment of the amount paid as compensation.

*Article 26.*

REPAYMENT OF THE COMPENSATION TO DESPATCHING OFFICE.

The Administration responsible or on whose account the payment is made in accordance with Article 23 is bound to repay the amount of the compensation within a period of three months after notification of payment. The amount shall be recovered from the Administration responsible through the accounts provided for in Article 22 Section 2 of the Detailed Regulations.

The Administration of which the responsibility is duly proved and which has originally declined to pay compensation is bound to bear all the additional charges resulting from the unwarranted delay in payment.

*Article 27.*

CREDITS FOR CONVEYANCE.

For each parcel despatched from one of the two countries for delivery in the other, the despatching office shall allow to the office of destination the rates which accrue to it by virtue of the provisions of Articles 4 and 5.

For each parcel despatched from one of the two countries in transit through the other, the despatching office shall allow to the other office the amounts required for the conveyance and insurance of the parcel according to the Table provided for in Article 3 Section 1 of the Detailed Regulations.

*Article 28.*

CLAIMS IN CASE OF REDIRECTION OR RETURN.

In case of the redirection or of the return of a parcel from one country to the other, the retransmitting office shall claim from the other the charges due to it and to any other Administration taking part in the redirection or return.

*Article 29.*

CHARGE FOR REDIRECTION IN THE COUNTRY OF DESTINATION.

In case of further redirection or of the return to origin, the redirection charge prescribed by Article 11 Section 2, shall accrue to the country which redirected the parcel within its own territory.

*Article 30.*

MISCELLANEOUS FEES.

The following fees shall be retained in full by the Postal Administration which collected them :

- (a) The fee for advice of delivery referred to in Article 10 ;
- (b) The enquiry fee referred to in Article 17 Section 1.
- (c) The supplementary fee for an insured parcel referred to in Article 18, Section 3.

2. The fee for delivery and for Customs Clearance referred to in Article 6 shall be retained by the Administration of the Country of destination.

5. L'Amministrazione che paga l'indennizzo subentra, entro i limiti della somma pagata, ai diritti della persona che ha ricevuto il compenso in qualsiasi azione che potesse essere intentata verso il destinatario, il mittente o i terzi.

Se però un pacco che è stato ritenuto come perduto è, in seguito, trovato in tutto o in parte, la persona cui è stato pagato l'indennizzo è informata che è in sua facoltà di entrare in possesso del pacco verso restituzione della somma pagata come indennizzo.

*Articolo 26.*

RIMBORSO DELL'INDENNIZZO ALL'AMMINISTRAZIONE POSTALE DI ORIGINE.

L'Amministrazione responsabile o per conto della quale è stato fatto il pagamento in conformità dell'articolo 23 è tenuta a rimborsare l'importo dell'indennità nel termine di tre mesi dalla notificazione del pagamento.

L'importo è messo a carico dell'Amministrazione responsabile a mezzo dei conti previsti dall'art. 22 § 2, del Regolamento Particolareggiato.

L'Amministrazione, la cui responsabilità sia debitamente provata, e che abbia, dapprima, rifiutato di pagare l'indennità è tenuta a sopportare tutte le ulteriori spese risultanti dall'ingiustificato ritardo nel pagamento.

*Articolo 27.*

DIRITTI DI TRASPORTO.

Per ogni pacco spedito da uno all'altro dei due Paesi l'Ufficio speditore bonifica all'Ufficio destinatario i diritti che a questo spettano in virtù delle disposizioni degli articoli 4 e 5.

Per ogni pacco spedito da uno dei due Paesi in transito per l'altro, l'Ufficio speditore bonifica all'altro Ufficio la somma occorrente per il trasporto e l'assicurazione del pacco in conformità del Prospetto previsto dall'art. 3 § 1, del Regolamento Particolareggiato.

*Articolo 28.*

DIRITTI DI RISPEDIZIONE O RINVIO.

Nel caso di rispedizione o di rinvio di un pacco da un Paese all'altro, l'Amm/ne rispeditrice addebita all'altra Amm/ne i diritti che spettano a sè stessa o a qualsiasi altra Amministrazione che abbia preso parte alla rispedizione o al rinvio.

*Articolo 29.*

DIRITTI DI RISPEDIZIONE NEL PAESE DI DESTINAZIONE.

In caso di ulteriore rispedizione o di ritorno all'origine, il diritto di rispedizione stabilito dall'articolo 11, § 2, appartiene al Paese che ha rispedito il pacco nei limiti del suo territorio.

*Articolo 30.*

DIRITTI DIVERSI.

1. I seguenti diritti sono acquisiti per intero dalla Amministrazione Postale che li riscuote

(a) Il diritto per le ricevute di ritorno di cui all'articolo 10 ;

(b) Il diritto per i reclami di cui all'articolo 17 § 1 ;

(c) Il diritto supplementare per i pacchi assicurati di cui all'articolo 18, § 3.

2. I diritti per la consegna e per lo sdoganamento di cui all'art. 6 sono ritenuti dall'Amm/e del Paese di destinazione.

*Article 31.*

## INSURANCE FEES.

In respect of insured parcels the Postal Administration of the Country of origin shall allow to the Postal Administration of the Country of destination for territorial service a rate of 5 centimes for each 300 francs of insured value or fraction thereof. If the Administration of the Country of destination provides the sea service, the Administration of the Country of origin shall allow an additional rate of 10 centimes for each 300 francs of insured value or fraction thereof.

*Article 32.*

## MISCELLANEOUS PROVISIONS.

The francs and centimes mentioned in this Agreement are gold francs and centimes as defined in the Postal Union Convention.

2. Parcels shall not be subjected to any Postal Charge other than those contemplated in this Agreement except by mutual consent of the two Administrations.

3. In extraordinary circumstances, either Administration may temporarily suspend the Parcel Post, either entirely or partially, on condition of giving immediate notice, if necessary by telegraph, to the other Administration.

4. The two Administrations have drawn up the following Detailed Regulations for ensuring the execution of the present Agreement. Further matters of detail, not inconsistent with the general provisions of this Agreement and not provided for in the Detailed Regulations may be arranged from time to time by mutual consent.

5. The internal legislation of Italy and Ceylon shall remain applicable as regards everything not provided for by the stipulations contained in the present Agreement, and in the Detailed Regulations for its execution.

*Article 33.*

## ENTRY INTO FORCE AND DURATION OF THE AGREEMENT.

This Agreement shall come into force on a date to be fixed by mutual Agreement between the two Administrations and shall remain in force until the expiration of one year from the date on which it may be denounced by either of the two Administrations.

In witness whereof the undersigned, duly authorized for that purpose, have signed the present Agreement, and have affixed their seals thereto.

Done in triplicate at Colombo the twenty-fourth day of August 1932 and at Rome the 1st day of July 1932.

(Signed) H. A. BURDEN,  
*Postmaster General, Ceylon.*

(Signed) G. JESSIO,  
*Director General of Posts and Telegraphs,  
Italy.*

*Articolo 31.*

## DIRITTI DI ASSICURAZIONE.

Per i pacchi assicurati l'Amministrazione Postale del Paese di origine bonifica a quella Postale del Paese di destinazione per il servizio territoriale un diritto di 5 centesimi per ogni 300 franchi o frazione di 300 franchi di valore assicurato. Se l'Amministrazione del Paese di destinazione provvede al trasporto marittimo l'Amministrazione del Paese di origine bonifica un diritto supplementare di 10 centesimi per ogni 300 franchi o frazione di 300 franchi di valore assicurato.

*Articolo 32.*

## DISPOSIZIONI VARIE.

1. I franchi e i centesimi indicati in quest'Accordo sono franchi e centesimi oro come è definito nell'Accordo dell'Unione Postale.

2. I pacchi non possono essere gravati di altri diritti postali oltre quelli contemplati in questo Accordo, salvo mutuo consenso fra le due Amministrazioni Postali.

3. In circostanze straordinarie ciascuna delle due Amministrazioni può temporaneamente sospendere il servizio dei pacchi postali, in tutto o in parte, purchè ne dia notizia immediata e, se necessario, telegrafica, all'altra Amministrazione.

4. Le due Amministrazioni hanno compilato il seguente Regolamento per assicurare l'esecuzione del presente Accordo.

Gli ulteriori particolari non contrari alle disposizioni generali di questo Accordo e non previsti dal Regolamento Particolareggiato di esecuzione saranno, di volta in volta, stabiliti con mutuo consenso.

5. La legislazione interna d'Italia e di Ceylon rimane applicabile in quanto non è previsto dalle disposizioni contenute nel presente Accordo e nel Regolamento Particolareggiato per la sua esecuzione.

*Articolo 33.*

## ENTRATA IN VIGORE E DURATA DELL'ACCORDO.

Quest'Accordo entrerà in vigore alla data che sarà fissata per reciproco consenso fra le due Amministrazioni e rimarrà in vigore fino allo spirare di un anno dalla data in cui esso sia stato denunciato dall'una o dall'altra delle due Amministrazioni.

In fede di che i sottoscritti, debitamente autorizzati, hanno firmato il presente Accordo e vi hanno apposto i loro suggelli.

Fatto in triplo originale a Colombo, il 24 Agosto, 1932 Anno X, ed a Roma, il 1 Luglio 1932 Anno X.

(Signed) H. A. BURDEN.  
Postmaster-General, Ceylon.

(Signed) G. PESSION.  
Direttore generale delle Poste e dei  
Telegrafi, Italia.

Per copia conforme all'originale :

Roma, 6 Mar. 1933, Anno XI.

Il Direttore Generale :  
G. Pession.

## DETAILED REGULATIONS

FOR CARRYING OUT THE PARCEL POST AGREEMENT BETWEEN ITALY AND CEYLON DATED  
JULY 1ST-AUGUST 24TH, 1932.

*Article 1.*

## CIRCULATION.

Each Postal Administration shall forward by the routes and means which it uses for its own parcels, parcels delivered to it by the other Administration for conveyance in transit through its territory.

2. Missent parcels shall be retransmitted to their proper destination by the most direct route at the disposal of the office retransmitting them.

*Article 2.*

## METHOD OF TRANSMISSION. PROVISION OF BAGS.

The exchange of parcels between the two countries shall be effected by the Offices appointed by Agreement between the two Administrations.

2. Parcels shall be exchanged between the two countries in bags duly fastened and sealed. In the absence of any arrangement to the contrary the transmission of parcels despatched by one of the two contracting countries in transit through the other shall be effected « à découvert ».

3. A label showing the Office of Exchange of origin and the Office of Exchange of destination shall be attached to the neck of each bag, the number of parcels contained in the bag being indicated on the back of the label.

4. The bag containing the parcel bills and other documents shall be distinctively labelled.

5. Insured parcels shall be forwarded in separate bags ; and the labels of these bags shall be marked with any distinctive symbol that may from time to time be agreed upon by the two Administrations.

6. The weight of any bag of parcels shall not exceed 36 Kilogrammes (80 lbs).

7. The bags necessary for the transmission of the parcels shall be supplied by each Administration for the despatches from its own Offices of Exchange.

8. The bags shall be returned empty to the Administration to which they belong, made up in bundles of ten (nine bags enclosed in one) and shall be despatched as separate Mails addressed to such Offices of Exchange as the respective Postal Administrations shall appoint. The number of bags so forwarded shall be advised on a Parcel Bill which shall be separate from that used for advising the parcels themselves and shall be numbered in a separate annual series.

*Article 3.*

## INFORMATION TO BE FURNISHED.

Each Administration shall communicate to the other by means of a Table :

- (a) The names of the countries to which it can forward parcels handed over to it ;
- (b) The routes available for the transmission of the said parcels from the point of entry into its territory or into its service ;

## REGOLAMENTO PARTICOLAREGGIATO D'ESECUZIONE

DELLO ACCORDO RELATIVO AL CAMBIO DEI PACCHI POSTALI FRA IL REGNO D'ITALIA  
E CEYLON IN DATA 1 INGLIO-24 AGOSTO 1932.

*Articolo 1.*

## CIRCOLAZIONE DEI PACCHI.

1. Ciascuna Amministrazione Postale spedisce per le vie e con i mezzi che usa per il proprio servizio dei pacchi, i pacchi che riceve dall'altra Amministrazione per la prosecuzione in transito per il proprio territorio.

2. I pacchi disguidati saranno rispediti alla loro vera destinazione per la via più diretta che è a disposizione dell'ufficio rispeditore.

*Articolo 2.*

## MODO DI TRASMISSIONE. PROVVISI DI SACCHI.

1. Il cambio dei pacchi fra i due Paesi è eseguito dagli Uffici designati di comune accordo fra le due Amministrazioni.

2. I pacchi sono cambiati fra i due Paesi in sacchi debitamente legati e suggellati.

Salvo contrari accordi, la trasmissione dei pacchi spediti da uno dei due Paesi contraenti, in transito per l'altro, è effettuata « allo scoperto ».

3. Un'etichetta indicante l'Ufficio di cambio d'origine e l'ufficio di cambio di destinazione è attaccata al collo di ogni sacco ; a tergo dell'etichetta è indicata la quantità dei pacchi contenuti nel sacco.

4. Il sacco contenente il foglio di via e gli altri documenti porta un'indicazione speciale.

5. I pacchi assicurati sono spediti in separati sacchi ; e le etichette di questi sacchi sono distinte da un segno che è stabilito, di tempo in tempo, fra le due Amministrazioni.

6. Il peso di ogni sacco di pacchi non può eccedere 36 Kg. (80 libbre).

7. I sacchi necessari per la trasmissione dei pacchi sono provvisti da ciascuna Amministrazione per le spedizioni dei propri uffici di cambio.

8. I sacchi sono ritornati vuoti alla Amministrazione cui appartengono in gruppi di dieci (nove sacchi inclusi in un sacco), formandone spedizioni separate indirizzate agli uffici di cambio che sono indicati dalle rispettive Amministrazioni Postali.

La quantità dei sacchi così spediti è annunciata su di un foglio di via separato da quello usato per l'invio dei pacchi e sarà contrassegnato da uno speciale numero d'ordine annuale.

*Articolo 3.*

## NOTIFICAZIONI.

1. Ciascuna Amministrazione Postale comunica all'altra per mezzo di un Prospetto :

a) I nomi dei paesi ai quali possono essere proseguiti i pacchi che le vengono trasmessi ;

b) Le vie utili per la trasmissione di detti pacchi dal punto di entrata verso il proprio territorio o servizio ;

(c) The total amount to be credited to it by the other Administration for each destination ;

(d) The number of Customs Declarations which must accompany each parcel, and any other necessary information.

2. Each Administration shall make known to the other the names of the countries to which it intends to send parcels in transit through the other, unless in any particular case the number of parcels concerned is insignificant.

*Article 4.*

FIXING OF EQUIVALENTS.

In fixing the charges for parcels either Administration shall be at liberty to adopt such approximate equivalents as may be convenient in its own currency.

*Article 5.*

MAKE UP OF PARCELS.

Every parcel shall :

(a) Bear the exact address of the addressee in Roman characters. Addresses in pencil shall not be allowed provided the parcels bearing addresses written with copying ink pencil on a surface damped shall be accepted. The address shall be written on the parcel itself or on a label so firmly attached to it that it cannot become detached. The sender of a parcel shall be advised to enclose in the parcel a copy of the address together with a note of his own address ;

(b) Be packed in a manner adequate for the length of the journey and for the protection of the contents.

Articles liable to injure officers of the post office or to damage other parcels shall be so packed as to prevent any risk.

*Article 6.*

SPECIAL PACKING.

Liquids and substances which easily liquify shall be packed in a double receptable. Between the first receptable (bottle, flask, pot, box, etc.) and the second (box of metal or of stout wood) shall be left a space which shall be filled with saw dust, bran or some other absorbent material in sufficient quantity to absorb all the liquid contents in the case of breakage.

2. Colouring substances such as aniline, etc., shall be admitted only if enclosed in stout metal boxes placed inside wooden boxes with saw dust between the two receptacles. Dry non-colouring powders shall be placed in boxes of metal wood, or card-board, these boxes shall themselves be enclosed in a cover of linen or parchment.

3. Every parcel containing precious stones, jewellery or any other article of Gold or Silver exceeding £100 (2500 francs) in value shall be packed in a box measuring not less than 3 feet 6 inches (1.05 metres) in length and girth combined.

*Article 7.*

DESPATCH NOTES AND CUSTOMS DECLARATIONS.

Each parcel shall be accompanied by a Despatch Note and by Customs Declarations according to the regulations of the country of destination, and the Customs Declarations shall be firmly attached to the Despatch Note.



c) La somma totale che deve essere bonificata dall'altra Amministrazione per ogni destinazione ;

d) Il numero delle dichiarazioni in dogana che debbono accompagnare ogni pacco.

2. Ciascuna Amministrazione fa conoscere all'altra i nomi dei paesi ai quali intende spedire i pacchi in transito per l'altra, a meno che, in qualche speciale caso, la quantità di tali pacchi sia insignificante.

#### Articolo 4.

##### DETERMINAZIONE DELL'EQUIVALENTE.

Nel fissare le tasse relative ai pacchi ogni Amministrazione Postale é libera di adottare un approssimativo equivalente giusta le sue convenienze monetarie.

#### Articolo 5.

##### ACCETTAZIONE DEI PACCHI.

Ogni pacco deve :

a) Portare l'esatto indirizzo del destinatario in caratteri romani. Gl'indirizzi in matita non sono ammessi, tuttavia sono accettati i pacchi che abbiano l'indirizzo scritto con matita copiativa su di una superficie preventivamente inumidita. L'indirizzo deve essere scritto sul pacco stesso o su di un'etichetta attaccata fortemente in modo che non possa staccarsi. Allo speditore é raccomandato di includere nel pacco una copia dell'indirizzo, come pure il proprio indirizzo.

b) Essere imballato in maniera adeguata alla lunghezza del trasporto e alla protezione del contenuto.

Gli oggetti che possono recar danno agli agenti della Posta o ad altri pacchi debbono essere imballati in modo da evitare ogni pericolo.

#### Articolo 6.

##### IMBALLAGGI SPECIALI.

1. I liquidi e le sostanze che possono facilmente liquefarsi debbono essere chiusi in doppio recipiente. Fra il primo recipiente (bottiglia, fiasco, vaso, scatola, etc.) e il secondo (scatola — di metallo o di robusto legno) deve essere lasciato uno spazio che dovrà essere riempito con segatura di legno, crusca o simile materiale atto e in quantità sufficiente ad assorbire tutto il liquido in caso di rottura.

2. Le sostanze coloranti come l'anilina, ecc., sono ammesse solo se incluse in robuste scatole di metallo poste entro scatole di legno con segatura fra i due recipienti. Le polveri secche non coloranti debbono essere poste in scatole di metallo, legno o cartone ; e queste avvolte in tela o pergamena.

3. Ogni pacco contenente pietre preziose, gioiellerie od ogni oggetto d'oro o d'argento, eccedente lire ster. 100 (franchi 2.500) di valore deve essere formato di una scatola che misuri non meno di 3 piedi e 6 pollici (metri 1.05) in lunghezza e giro sommati insieme.

#### Articolo 7.

##### BOLLETTINI DI SPEDIZIONE. DICHIARAZIONI IN DOGANA.

1. Ogni pacco deve essere accompagnato da un bollettino di spedizione e da dichiarazioni doganali in conformità dei regolamenti del paese di destinazione e le dichiarazioni doganali debbono essere fortemente attaccate al bollettino di spedizione.

2. The two Administrations accept no responsibility in respect of the accuracy of Customs Declarations.

*Article 8.*

ADVICE OF DELIVERY.

Insured parcels of which the senders ask for an Advice of Delivery shall be very prominently marked " Advice of Delivery " or " A. R. ". The Despatch Notes shall be marked in the same way.

2. Such parcels shall be accompanied by a form similar to that annexed to the Detailed Regulations of the Postal Union Convention. This advice of delivery form shall be prepared by the office of origin or by the other office appointed by the Despatching Administration ; it shall be attached to the Despatch Note of the parcel to which it relates. If it does not reach the office of destination, that office shall make out officially a new advice of delivery.

3. The Office of destination, after having duly filled up the form shall return it unenclosed and free of postage to the address of the sender of the parcel.

4. When the sender makes enquiry concerning an Advice of Delivery which has not been returned to him after a reasonable interval, action shall be taken in accordance with the rules laid down in Article 9 following. In that case a second fee shall not be charged, and the office of origin shall enter at the top of the form the words " Duplicata de l'avis de reception, etc. ".

*Article 9.*

ADVICE OF DELIVERY APPLIED FOR AFTER POSTING.

When the sender applied for an Advice of Delivery after a parcel has been posted, the office of origin shall fill up an Advice of Delivery form and shall attach it to a form of enquiry to which postage stamps representing the fee prescribed by the Postal Union Convention have been affixed.

The form of enquiry accompanied by the Advice of Delivery form shall be treated according to the provisions of Article 19 below, with the single exception that, in case of the due delivery of the parcel, the office of destination shall withdraw the form of enquiry and shall return the Advice of Delivery form to origin, in the manner prescribed in paragraph 3 of the preceding Article.

*Article 10.*

INDICATION OF INSURED VALUE.

Every insured parcel and the relative Despatch Note shall bear an indication of the insured value in the currency of the country of origin. This indication shall be made without erasure or correction even if certified. The amount of the insurance shall in addition be converted into gold francs by the office of origin. The result of the conversion shall be indicated distinctly by new figures placed beside or below those representing the amount of the insurance in the currency of the country of origin.

*Article 11.*

INSURANCE LABELS, ETC.

Every insured parcel and its Despatch Note as well shall bear a red label with the indication " Insured " or " Valeur déclarée " in Roman Characters.

2. Le due Amministrazioni Postali non assumono alcuna responsabilità rispetto alla esattezza delle dichiarazioni doganali.

*Articolo 8.*

RICEVUTE DI RITORNO.

1. I pacchi assicurati per i quali gli speditori domandano una ricevuta di ritorno debbono portare in modo appariscente l'indicazione : « Ricevuta di ritorno » oppure « A. R. ». Il bollettino di spedizione porterà la stessa indicazione.

2. Tali pacchi debbono essere accompagnati da un modulo simile a quello annesso al Regolamento Particolareggiato per l'esecuzione dell'Accordo dell'Unione Postale.

Il modulo per la ricevuta di ritorno è preparato dall'ufficio del Paese di origine o da qualsiasi altro ufficio designato dall'Amministrazione del Paese di origine ; è attaccato al relativo bollettino di spedizione. Se non arrivasse all'ufficio di destinazione questo ufficio compila d'ufficio un nuovo modulo.

3. L'ufficio di destinazione dopo aver debitamente riempito il modulo, lo rinvia allo scoperto e in franchigia all'indirizzo dello speditore del pacco.

4. Se lo speditore presenta un reclamo per una ricevuta non ritornatagli dopo un congruo intervallo di tempo, si opera in conformità delle disposizioni cui al seguente articolo 9.

In questo caso non si riscuote un secondo diritto e l'ufficio di origine scrive in testa al modulo le parole : « Duplicato della ricevuta di ritorno » (Duplicata de l'avis de réception).

*Articolo 9.*

RICEVUTE DI RITORNO CHIESTE DOPO L'IMPOSTAZIONE.

Se il mittente chiede una ricevuta di ritorno dopo l'impostazione di un pacco, l'Ufficio di origine o qualsiasi altro ufficio designato dalla Amministrazione del Paese di origine riempie un modulo di ricevuta di ritorno e lo attacca al modulo del reclamo sul quale vengono applicati i francobolli rappresentanti il diritto prescritto dalla Convenzione dell'Unione Postale.

Il modulo del reclamo, accompagnato da quello della ricevuta di ritorno è trattato in conformità delle disposizioni del successivo articolo 19, con la sola eccezione che, in caso di regolare consegna del pacco, l'ufficio di destinazione ritira il modulo del reclamo e ritorna la ricevuta di ritorno nel modo prescritto dal § 3 del precedente articolo.

*Articolo 10.*

INDICAZIONE DEL VALORE ASSICURATO.

Ogni pacco assicurato e il relativo bollettino di spedizione debbono portare la indicazione del valore assicurato nella moneta del paese di origine.

Questa indicazione deve essere fatta senza raschiature o correzioni, neppure se approvate. L'ammontare dell'assicurazione è, inoltre, convertito in franchi oro dall'Amministrazione Postale di origine. Il risultato della conversione deve essere chiaramente indicato con nuove cifre poste a lato o di seguito a quelle rappresentanti l'ammontare dell'assicurazione nella moneta del paese di origine.

*Articolo 11.*

CARTELLINI PER L'ASSICURAZIONE.

Ogni pacco assicurato ed il relativo bollettino di spedizione debbono portare un cartellino di colore rosso con l'indicazione Assicurato (valeur déclarée) in caratteri romani.

When a parcel contains coin, bullion, or other precious objects, the wax or other seals, the labels of whatever kind and any postage stamps affixed to it shall be so spaced that they cannot conceal injuries to the cover. Moreover the labels and postage stamps, if any, shall not be folded over two sides of the cover so as to hide the edge.

*Article 12.*

SEALING OF INSURED PARCELS.

Every insured parcel shall be sealed by means of wax or by lead or other seals, with some special uniform design or mark of the sender, the seals being sufficient in number to render it impossible to tamper with the content without leaving an obvious trace of violation.

The senders of such parcels shall be strongly recommended to furnish the relative Despatch Note, whenever possible, with an exact reproduction of the seal or special mark referred to above.

*Article 13.*

INDICATION OF WEIGHT OF INSURED PARCELS.

The exact weight in grammes of each insured parcel shall be entered by the office of origin :

- (a) On the address side of the parcel ;
- (b) On the Despatch Note, in the place reserved for this purpose.

*Article 14.*

SERIAL NUMBER AND PLACE OF POSTING.

Each parcel and the relative Despatch Note as well shall bear a label indicating the serial number and the name of the office of posting. An office of posting shall not use two or more series of labels at the same time, unless each series is provided with a distinctive mark.

*Article 15.*

DATE-STAMP IMPRESSION.

The Despatch Note shall be impressed by the office of posting on the address side, with a stamp shewing the place and date of posting.

*Article 16.*

RE-TRANSMISSION.

The Postal Administration re-transmitting mis-sent parcels shall not levy any non-postal charges upon it.

When an Administration returns such a parcel to the office from which it has been directly received, it shall refund the credits received and report the error by means of a Verification Note.

In other cases, and if the amount credited to it is insufficient to cover the expenses of re-transmission which it has to defray, the re-transmitting Administration shall allow to the Administration to which it forwards the parcel the credits due for onward conveyance ; it shall

Se un pacco contiene monete, verghe d'oro o d'argento, od altri oggetti preziosi i suggelli di ceralacca o di altra materia, le etichette di qualsiasi specie e i francobolli applicati al pacco debbono essere distanti in modo da non poter nascondere alterazioni dell'imballaggio. Di più le etichette e i francobolli, se vi sono, non debbono essere piegati su due lati dell'imballaggio in modo da coprire lo spigolo.

*Articolo 12.*

SUGGELLAMENTO DEI PACCHI ASSICURATI.

Ogni pacco assicurato deve essere chiuso con suggelli di ceralacca, di piombo o di altra specie, portanti un uniforme segno o emblema dello speditore ed in numero sufficiente da rendere impossibile la manomissione del contenuto senza lasciare apparente traccia di violazione.

Ai mittenti di tali pacchi é fatta rigorosa raccomandazione di munire il relativo bollettino di spedizione, se possibile, di una esatta riproduzione del suggello o dello speciale segno suaccennato.

*Articolo 13.*

INDICAZIONE DEL PESO DEI PACCHI ASSICURATI.

L'esatto peso in grammi di ogni pacco assicurato deve essere indicato dall'Amministrazione Postale di origine :

- a) Sul pacco nel lato dell'indirizzo ;
- b) Sul bollettino di spedizione nello spazio all'uopo riservato.

*Articolo 14.*

NUMERO D'ORDINE E LUOGO D'IMPOSTAZIONE.

Ogni pacco e il relativo bollettino debbono portare un'etichetta indicante il numero d'ordine, e il nome dell'ufficio di impostazione. Un ufficio d'impostazione non deve usare due o più serie di etichette nello stesso tempo, a meno che ogni serie non sia differenziata con uno speciale segno.

*Articolo 15.*

IMPRESSIONE DEL BOLLO A DATA.

Sul bollettino di spedizione nel lato dell'indirizzo l'ufficio d'impostazione imprime il bollo indicante il luogo e la data d'impostazione.

*Articolo 16.*

RISPEDIZIONE.

1. L'Amministrazione postale che rispedisce un pacco disguidato non applica su di esso diritti non postali.

Se un'Amministrazione restituisce un tal pacco all'ufficio dal quale lo ha ricevute direttamente, restituisce pure le bonificazioni ricevute e rileva l'errore con un bollettino di verificaione.

In altri casi e se l'ammontare bonificato é insufficiente a coprire le spese che deve sostenere per la rispedizione, l'Amministrazione rispeditrice bonifica all'Amministrazione cui rimette il pacco le somme dovute per l'ulteriore spedizione, e recupera l'ammontare della differenza

then recover the amount of the deficiency by claiming it from the office of exchange from which the mis-sent parcel was directly received. The reason for this claim shall be notified to the latter by means of a Verification Note.

2. When a parcel has been wrongly allowed to be despatched in consequence of an error attributable to the Postal Service and has, for this reason, to be returned to the country of origin, the office which sends the parcel back shall allow to the office from which it was received the sums credited in respect of it.

3. The charges on a parcel redirected, in consequence of the removal of the addressee or of an error on the part of the sender, to a country with which Italy or Ceylon has parcel post communication shall be claimed from the Administration to which the parcel is forwarded, unless the charge for conveyance is paid at the time of redirection, in which case the parcel shall be dealt with as if it has been addressed directly from the re-transmitting country to the new country of destination.

4. A parcel shall be re-transmitted in its original packing and shall be accompanied by the Despatch Note prepared by the office of origin. If the parcel, for any reason whatsoever, has to be repacked, or if the original Despatch Note has to be replaced by a substitute Note, the name of the office of origin of the parcel and the original serial number shall be entered both on the parcel and on the Despatch Note.

*Article 17.*

RETURN OF UNDELIVERED PARCELS.

If the sender of an undeliverable parcel has made a request not provided for by Article 13 section 2, of the Agreement, the Postal Administration of the Country of destination need not comply with it but may return the parcel to the office of origin after retention for the period prescribed by the regulations of the Country of destination.

2. The Administration which returns a parcel to the sender shall indicate clearly and concisely thereon the cause of non-delivery. This information may be furnished in manuscript or by means of a stamped impression or a label.

3. A parcel to be returned to the sender shall be entered on the Parcel Bill with the word "Rebut" on the "Observations" column. It shall be dealt with and charged like a parcel redirected in consequence of the removal of the addressee.

*Article 18.*

SALE. DESTRUCTION.

When a parcel has been sold or destroyed in accordance with the provisions of Article 15 of the Agreement, a report of the sale or destruction shall be prepared.

2. The proceeds of the sale shall be used in the first place to defray the charges upon the parcel. Any balance that there may be shall be forwarded to the Office of origin for payment to the sender, on whom the cost of forwarding it shall fall.

*Article 19.*

ENQUIRIES CONCERNING PARCELS.

For enquiries concerning parcels, a form shall be used similar to the specimen annexed to the Detailed Regulations of the Parcel Post Agreement of the Universal Postal Union.

addebitandola all'ufficio di cambio dal quale ricevette direttamente il pacco disguidato. La ragione dell'addebito é notificata a quest'ultimo ufficio mediante bollettino di verificaione.

2. Se un pacco é stato indebitamente accettato per la spedizione in conseguenza di un errore imputabile al servizio postale e deve, per questo motivo, essere rinviato all'ufficio di origine, l'Amministrazione che ritorna il pacco beneficia a quella dalla quale lo ebbe, le somme che per esso le sono state accreditate.

3. I diritti su di un pacco rispedito in conseguenza di cambiamento di residenza del destinatario o di un errore da parte dello speditore, ad un paese con il quale l'Italia o Ceylon hanno cambio di pacchi postali sono addebitati alla Amministrazione cui il pacco é rispedito, a meno che le spese del nuovo trasporto non siano pagate all'atto della spedizione. In questo caso il pacco é considerato come se esso fosse stato indirizzato direttamente dal paese rispeditore al nuovo paese di destinazione.

4. Un pacco viene rispedito nel suo primitivo imballaggio ed é accompagnato dal bollettino di spedizione originale. Se il pacco, per una ragione qualsiasi, é stato nuovamente imballato e l'originale bollettino di spedizione é stato sostituito con un duplicato, il nome dell'Ufficio di origine del pacco e l'originale numero d'ordine sono riportati tanto sul pacco che sul bollettino.

#### *Articolo 17.*

##### RINVIO DI PACCHI NON CONSEGNATI.

1. Se lo speditore di un pacco non potuto consegnare ha fatto una domanda non prevista dall'art. 13, § 2, dell'Accordo, l'Amministrazione del Paese di destinazione non é in obbligo di soddisfarla, ma può rinviare il pacco all'ufficio d'origine dopo averlo trattenuto per il periodo prescritto dai regolamenti del paese di destinazione.

2. L'Amministrazione che rinvia un pacco allo speditore deve indicare su di esso chiaramente e concisamente la causa della non avvenuta consegna. Questa indicazione può essere scritta a mano o a mezzo di un'impressione a stampa o di un'etichetta.

3. Un pacco che é rinviato allo speditore viene indicato sul foglio di via con la parola « Rifiuto » (Rebut) nella colonna delle « Osservazioni » ed è trattato e gravato di diritti come un pacco rispedito in conseguenza del cambiamento di residenza del destinatario.

#### *Articolo 18.*

##### VENDITA. DISTRUZIONE.

1. Se un pacco é stato venduto o distrutto in conformità delle disposizioni dell'articolo 15 dell'Accordo, viene compilato un processo verbale della vendita o della distruzione.

2. Il prodotto della vendita serve, in primo luogo, a coprire i diritti gravanti il pacco. L'eccedenza eventuale é trasmessa all'Amministrazione Postale di origine per essere pagata allo speditore che deve sopportare la spesa della trasmissione.

#### *Articolo 19.*

##### RECLAMI PER PACCHI.

Per i reclami relativi a pacchi è usato un modulo simile a quello annesso al Regolamento Particolareggiato relativo all'Accordo per i pacchi postali dell'Unione Postale Universale.

These forms shall be forwarded to the Offices appointed by the two Postal Administrations to deal with them and they shall be dealt with in the manner mutually arranged between the two Administrations.

*Article 20.*

PARCEL BILL.

Insured, transit, returned and redirected parcels shall be entered individually by the despatching office of exchange on a separate sheet of the parcel bill similar to the specimen annexed to the Detailed Regulations of the Parcel Post Agreement of the Universal Postal Union.

Other parcels shall similarly be entered individually unless by mutual Agreement it is arranged for them to be entered on the Parcel Bills in bulk with a summary statement of the amounts to be credited. The Despatching Notes, Customs Declarations, Advices of Delivery, &c., shall be forwarded with the parcel bill.

*Article 21.*

CHECK BY OFFICES OF EXCHANGE. NOTIFICATION OF IRREGULARITIES.

On the receipt of a mail, whether of parcels or of empty bags, the office of exchange shall check the parcels and the various documents which accompany them, or the empty bags as the case may be, against the particulars entered on the relative bill, and, if necessary, shall report missing articles or other irregularities by means of a Verification Note.

2. Any discrepancies in the credits and accounting shall be notified to the despatching office of exchange by Verification Note. The accepted Verification Notes shall be attached to the parcel bill to which they relate. Corrections made on parcel bills not supported by vouchers shall not be considered valid.

*Article 22.*

ACCOUNTING FOR CREDITS.

Each Postal Administration shall cause each of its offices of exchange to prepare quarterly for all the parcel mails received from the Offices of exchange of the other Administration a statement of the total amounts entered on the parcel bill, whether to its credit or to its debit.

2. These statements shall be afterwards summarised by the same Administration in an account, which, accompanied by the quarterly statements, the parcel bills and the Verification Notes, if any, relating thereto, shall be forwarded to the corresponding Administration in the course of the quarter following that to which it relates.

3. The quarterly accounts, after having been checked and accepted on both sides, shall be summarised in a general yearly account prepared by the Administration to which the balance is due.

*Article 23.*

SETTLEMENT OF ACCOUNTS.

Payment of the balance of the account shall be made by the debtor to the creditor Administration in the manner prescribed by the Convention of the Postal Union for the liquidation of the balances of transit account.



moduli sono spediti agli Uffici all'uopo designati dalle due Amministrazione Postali e sono trattati nel modo stabilito di comune accordo fra esse.

*Articolo 20.*

FOGLI DI VIA.

I pacchi assicurati, in transito, rinviati, rispediti sono dall' Ufficio di cambio speditore singolarmente iscritti su di un foglio di via simile a quello annesso al Regolamento Particolareggiato relativo all'Accordo per i Pacchi Postali dell'Unione Postale Universale. Gli altri pacchi, sono pure singolarmente iscritti a meno che, di comune accordo, non siasi disposto che possano essere annunciati sommariamente nel foglio di via con l'indicazione dello importo totale bonificato.

I bollettini di spedizione, le dichiarazioni doganali, le ricevute di ritorno ecc. sono allegati al foglio di via.

*Articolo 21.*

VERIFICAZIONE DA PARTE DEGLI UFFICI DI CAMBIO.  
NOTIFICAZIONE DELLE IRREGOLARITÀ.

1. Al ricevimento di una spedizione di pacchi o di sacchi vuoti, l'ufficio di cambio verifica i pacchi ed i vari documenti che li accompagnano, o i sacchi vuoti, se ne è il caso, in rapporto ai dati segnati nel foglio di via e, se necessario, rileva la mancanza di oggetti o altre irregolarità mediante bollettino di verificaione.

2. Ogni differenza nelle bonificazioni e nei conti è notificata all'ufficio di cambio speditore mediante bollettino di verificaione. I bollettini di verificaione accettati sono uniti ai relativi fogli di via. Le correzioni fatte sui fogli di via non giustificate da documenti non sono considerate valide.

*Articolo 22.*

CONTABILITÀ.

1. Ogni Amministrazione postale fa preparare trimestralmente da ciascuno dei propri uffici di cambio per tutte le spedizioni di pacchi ricevute dagli uffici di cambio dell'altra Amministrazione un prospetto delle somme totali iscritte sui fogli di via sia a suo credito sia a suo debito.

2. Questi prospetti sono poi riepilogati dalla stessa Amministrazione in un conto che accompagnato dai relativi prospetti trimestrali, dai fogli di via e, eventualmente, dai bollettini di verificaione, è spedito alla corrispondente Amministrazione durante il trimestre seguente quello cui si riferisce.

3. I conti trimestrali dopo essere stati verificati ed accettati da ambo le parti, sono riepilogati in un conto annuale generale preparato dalla Amministrazione che risulta in credito.

*Articolo 23.*

LIQUIDAZIONE DEI CONTI.

1. Il pagamento del saldo dei conti è fatto dalla Amministrazione Postale debitrice a quella creditrice nei modi prescritti dalla Convenzione dell'Unione Postale per la liquidazione dei conti delle spese di transito.

2. The preparation and transmission of a general account and a payment of the balance of that account shall be effected as early as possible and, at the latest, within a period of six months from the end of the period to which the account relates. After the expiration of this term the sums due from one Administration to the other shall bear interest at the rate of 7 per cent per annum to be reckoned from the date of expiration of the said term.

*Article 24.*

COMMUNICATIONS AND NOTIFICATIONS.

Each Postal Administration shall furnish the other all necessary information on points of detail in connection with the working of the Service.

*Article 25.*

ENTRY INTO FORCE AND DURATION OF THE DETAILED REGULATIONS.

The present Detailed Regulations shall come into operation on the day on which the Parcel Post Agreement comes into force and shall have the same duration as the Agreement. The Administrations concerned shall, however, have the power by mutual consent to modify the details from time to time.

Done in triplicate at Colombo the twenty-fourth day of August 1932.

*(Signed)* H. A. BURDEN.  
*Postmaster General,*  
*Ceylon.*

And at Rome the first day of July 1932.

*(Signed)* G. PESSIO.  
*Director General of Posts and Telegraphs,*  
*Italy.*

2. La preparazione e la trasmissione di un conto generale e il pagamento del saldo di questo conto sono eseguiti quanto prima possibile, e, al più tardi, nel periodo di sei mesi dalla fine del periodo al quale il conto si riferisce.

Spirato questo termine le somme dovute da una Amministrazione alla altra sono produttive d'interesse al saggio del 7 per cento all'anno, da calcolarsi dalla data dello spirare del detto termine.

*Articolo 24.*

COMUNICAZIONI E NOTIFICAZIONI.

Ciascuna Amministrazione Postale fornisce all'altra tutte le notizie necessarie circa le norme particolari per l'esecuzione del servizio.

*Articolo 25.*

ENTRATA IN VIGORE E DURATA DEL REGOLAMENTO PARTICOLAREGGIATO.

Il presente Regolamento Particolareggiato entrerà in vigore il giorno in cui entrerà in vigore l'Accordo per i Pacchi Postali ed avrà la stessa durata. Le Amministrazioni interessate avranno però la facoltà di modificare, di volta in volta, le norme particolari.

Fatto in triplo originale a Colombo, il 24 Agosto, 1932 Anno X, ed a Roma il 1 Luglio 1932 Anno X.

*(Signed)* H. A. BURDEN.  
*Postmaster-General,*  
*Ceylon.*

*(Signed)* G. PESSION.  
*Director-General of Posts and Telegraphs,*  
*Italy.*

Per copia conforme all' originale :  
Roma, 6 Mar. 1933, Anno XI.

*Il Direttore Generale :*  
G. Pession.

<sup>1</sup> TRADUCTION. — TRANSLATION.

N<sup>o</sup> 3134. — ACCORD RELATIF A L'ÉCHANGE DES COLIS POSTAUX ENTRE L'ITALIE ET CEYLAN. SIGNÉ A ROME, LE 1<sup>er</sup> JUILLET 1932, ET A COLOMBO, LE 24 AOUT 1932.

L'ADMINISTRATION DES POSTES D'ITALIE et L'ADMINISTRATION DES POSTES DE CEYLAN conviennent d'instituer un service régulier d'échange direct de colis entre les bureaux d'échange de Naples et de Colombo ou par l'entremise de tous autres bureaux qui pourront être désignés par la suite, suivant les règles qui pourront être établies d'un commun accord par les deux pays en ce qui concerne l'exécution des échanges.

## ARRANGEMENT

*Article premier.*

## LIMITES DE POIDS ET DE DIMENSIONS.

1. Les colis postaux expédiés de Ceylan à destination de l'Italie ne devront pas peser plus de 10 kg. ou 22 livres anglaises, ni mesurer plus de 3 pieds 6 pouces de longueur, ou plus de 6 pieds, longueur et pourtour réunis ; et les colis expédiés d'Italie à destination de Ceylan ne devront pas peser plus de 10 kg. ou 22 livres anglaises, ni mesurer plus de 1 m. 05 de longueur ou plus de 1 m. 80, longueur et pourtour réunis, et leur volume ne devra pas dépasser 55 décimètres cubes.

2. En ce qui concerne le calcul exact du poids et des dimensions d'un colis, la manière de voir de l'administration expéditrice prévaudra, sauf erreur évidente.

*Article 2.*

## TRANSIT DES COLIS.

Les deux administrations postales garantissent sur leur territoire la liberté de transit des colis en provenance ou à destination de tous les pays avec lesquels elles échangent respectivement des colis postaux.

Les colis en transit seront assujettis aux dispositions du présent accord et du règlement d'exécution y afférent, dans la mesure où celles-ci seront applicables.

*Article 3.*

## AFFRANCHISSEMENT. TAXES.

1. L'affranchissement préalable des colis sera obligatoire sauf pour les colis réexpédiés ou retournés à l'expéditeur.

<sup>1</sup> Traduit par le Secrétariat de la Société des Nations, à titre d'information.

<sup>1</sup> Translated by the Secretariat of the League of Nations, for information.

2. La taxe postale se compose des sommes revenant à chaque administration postale participant au transport des colis par voie de terre ou de mer.

*Article 4.*

TAXES TERRITORIALES.

1. Pour les colis expédiés de l'un des deux pays à destination de l'autre, les taxes territoriales seront, en Italie, de 0 fr. 85 pour les colis ne pesant pas plus de 1 kg., de 1 fr. 25 pour les colis en pesant pas plus de 5 kg. et de 2 fr. 05 pour les colis ne pesant pas plus de 10 kg. ; et à Ceylan, de 1 fr. 25 pour les colis ne pesant pas plus de 11 livres anglaises et de 2 fr. 05 pour les colis ne pesant pas plus de 22 livres anglaises.

2. L'Administration postale italienne se réserve la faculté d'adapter ses taxes à toutes modifications qui pourront être introduites en matière de taxes par des conventions internationales postérieures à l'arrangement de Londres de 1929. L'Administration des Postes de Ceylan se réserve le droit d'adapter ses taxes territoriales à toutes modifications ultérieures de ces taxes qui pourront être apportées, en matière d'échange de colis postaux, dans ses relations avec d'autres pays en général.

*Article 5.*

TAXES MARITIMES.

Chacune des deux administrations postales aura le droit de fixer le tarif de tout service maritime qu'elle assurera.

*Article 6.*

DROITS DE FACTAGE ET DE DÉDOUANEMENT.

L'Administration postale italienne est autorisée à percevoir pour remise à la douane et dédouanement, ou seulement pour remise à la douane, un droit ne dépassant pas 0 fr. 50 par colis ou toute autre taxe qui sera fixée par des Conventions internationales postérieures à l'Arrangement de Londres de 1929.

L'Administration des Postes de Ceylan est autorisée à percevoir le droit qu'elle pourra fixer de temps à autre d'une façon générale pour des services similaires dans ses relations avec d'autres pays en matière d'échange de colis postaux.

*Article 7.*

PAIEMENT DES DROITS DE DOUANE ET AUTRES DROITS.

Les droits de douane ou autres droits non postaux seront acquittés par les destinataires des colis.

*Article 8.*

DROIT DE GARDE.

1. Chacune des deux administrations postales est autorisée à percevoir tout droit de garde établi par sa législation pour les colis adressés « Poste restante » ou pour ceux qui ne sont pas réclamés dans le délai prescrit.

2. Ce droit ne devra en aucun cas dépasser cinq francs.

## Article 9.

## INTERDICTIONS.

1. Il est interdit d'insérer dans les colis postaux :

- a)* Des matières explosives, inflammables ou dangereuses (y compris les capsules métalliques chargées, les cartouches amorcées et les allumettes) ;
- b)* De d'opium, de la morphine, de la cocaïne et d'autres stupéfiants, sauf pour des besoins médicaux, et à la condition qu'un permis délivré par les autorités d'hygiène soit attaché au bulletin d'expédition correspondant ;
- c)* Des articles de caractère obscène ou immoral ;
- d)* Des articles dont l'admission est interdite par la loi, par les règlements douaniers ou par d'autres règlements ;
- e)* Des lettres ou des communications ayant le caractère de correspondance actuelle et personnelle, ainsi que des objets de correspondance ou des paquets de toute sorte portant une autre adresse que celle du destinataire du colis. (Toutefois, il est permis d'insérer dans un colis une facture ouverte réduite à ses énonciations constitutives, de même qu'une simple copie de l'adresse du colis, avec mention de l'adresse de l'expéditeur) ;
- f)* Des publications qui violent les lois sur les droits d'auteur du pays de destination : des poisons, des billets de loterie, des annonces de loteries ou des circulaires relatives à des loteries ;
- g)* Des animaux vivants (exception faite des abeilles, qui devront être enfermées dans des boîtes de façon à éviter tout risque pour les agents des postes et à permettre la vérification du contenu).

2. Il est interdit d'expédier des pièces de monnaie, de l'or ou de l'argent manufacturé ou non, ou d'autres objets précieux dans les colis sans faveur déclarée à destination de pays qui admettent la déclaration de valeur.

3. Tout colis accepté par erreur à la poste sera retourné au bureau d'origine, à moins que l'administration postale du pays de destination ne soit autorisée par sa législation à en disposer autrement. Dans ce dernier cas, le bureau expéditeur sera informé de façon précise du sort réservé au colis.

Néanmoins, le fait qu'un colis contient une lettre ou une communication ayant le caractère d'une correspondance actuelle et personnelle n'entraînera, en aucun cas, le retour du colis au bureau d'origine.

4. Les explosifs, matières inflammables ou substances dangereuses et les articles de caractère obscène ou immoral ne seront pas retournés au bureau d'origine ; l'administration qui les aura trouvés dans les courriers en disposera conformément à son règlement intérieur.

5. Aucun colis ne pourra renfermer de paquets destinés à être remis à une adresse autre que celle qui figure sur le colis lui-même. Les paquets de ce genre, découverts dans les colis devront être transmis séparément et frappés, chacun, de la taxe postale prévue pour les colis postaux.

6. Les administrations respectives se communiqueront réciproquement une liste des articles que leurs lois ou règlements interdisent d'expédier par colis postaux.

## Article 10.

## AVIS DE RÉCEPTION.

L'expéditeur peut obtenir un avis de réception d'un colis avec valeur déclarée, dans les conditions fixées pour les colis postaux par la Convention de l'Union postale. Il ne peut être obtenu d'avis de réception pour un colis sans valeur déclarée.

*Article 11.*

## RÉEXPÉDITION.

1. Les colis pourront être réexpédiés, en cas de changement d'adresse du destinataire, dans le pays de destination. L'administration postale du pays de destination est autorisée à percevoir les droits de réexpédition prévus par son règlement intérieur. De même, les colis pourront être réexpédiés de l'un des deux pays parties au présent arrangement à destination d'un autre pays sous réserve que lesdits colis remplissent les conditions requises pour le nouveau transport, et sous réserve, en règle générale, que la taxe d'affranchissement supplémentaire ait été acquittée à l'avance au moment de la réexpédition, ou que soit produite une pièce établissant que le destinataire acquittera cette taxe.

2. Les taxes supplémentaires de réexpédition qui n'ont pas été acquittées par la destinataire ou par son représentant ne seront pas annulées en cas de nouvelle réexpédition ou de retour au pays d'origine, mais seront réclamées au destinataire ou à l'expéditeur, suivant le cas, sans préjudice du paiement de tous autres droits spéciaux que le pays de destination ne consent pas à annuler.

*Article 12.*

## COLIS ACHÉMINÉS DANS UNE FAUSSE DIRECTION.

Les colis reçus par suite d'acheminement dans une fausse direction ou admis à tort à l'expédition seront transmis conformément aux dispositions de l'article 16, paragraphes 1 et 2, du règlement d'exécution.

*Article 13.*

## NON REMISE.

1. Sauf demande contraire de la part de l'expéditeur, un colis qui ne pourra pas être remis, sera retourné à l'expéditeur sans préavis et à ses frais, à l'expiration du délai prescrit par le règlement intérieur du pays de destination.

2. L'expéditeur aura la faculté de demander, au moment du dépôt du colis, que celui-ci, s'il ne peut être remis à l'adresse indiquée, soit :

- a) Traité comme colis abandonné ;
- b) Présenté à une seconde adresse dans le pays de destination.

Aucune autre solution ne sera admise.

Si l'expéditeur fait usage de cette facilité, sa demande devra figurer sur le bulletin d'expédition et devra être formulée de la façon suivante ou d'une façon analogue :

- « Si le colis ne peut être remis à l'adresse indiquée : abandonner ».
- « Si le colis ne peut être remis à l'adresse indiquée : livrer à..... ».

Ces indications devront également être inscrites sur l'emballage du colis.

3. Les droits à acquitter sur les colis non remis qui sont retournés à l'expéditeur seront recouverts conformément aux dispositions de l'article 28.

*Article 14.*

## ANNULATION DES DROITS DE DOUANE.

Les deux Parties au présent arrangement s'engagent à inviter leurs administrations des douanes respectives à annuler les droits de douane concernant les colis qui sont retournés au pays d'origine, abandonnés par l'expéditeur, détruits ou réexpédiés à destination d'un tiers pays.

*Article 15.*

## VENTE. DESTRUCTION.

Seuls les articles susceptibles de se détériorer ou de se corrompre pourront être vendus immédiatement, sans avis préalable ou sans formalités judiciaires, même s'il s'agit d'articles en transit à l'aller ou au retour. Si, pour une raison quelconque, la vente est impossible, les articles détériorés ou corrompus seront détruits.

*Article 16.*

## COLIS ABANDONNÉS.

Les colis qui ne peuvent être remis aux destinataires et que les expéditeurs ont abandonnés ne seront pas retournés par l'administration du pays de destination, mais seront traités conformément à ses propres règlements. Aucune demande d'indemnité ne sera adressée par l'administration du pays de destination à l'administration du pays d'origine au sujet de ces colis.

*Article 17.*

## RÉCLAMATIONS.

1. Il pourra être perçu un droit de un franc au maximum pour toute réclamation concernant un colis.

Aucun droit ne sera réclamé si l'expéditeur a déjà acquitté le droit spécial pour avis de réception.

2. Les réclamations ne seront admises que pendant le délai d'une année à partir de la date de dépôt du colis.

3. Si la réclamation est motivée par une irrégularité dans le service postal, le droit y afférent sera remboursé.

*Article 18.*

## COLIS AVEC VALEUR DÉCLARÉE. TAXES ET CONDITIONS.

1. Les colis peuvent être assurés jusqu'à concurrence d'une somme de mille francs.

2. Un droit d'assurance, à fixer par le bureau d'origine, sera perçu par 300 francs ou fraction de 300 francs de la valeur déclarée.

3. L'administration du pays d'origine aura également le droit de réclamer à l'expéditeur d'un colis avec valeur déclarée un droit d'expédition ne dépassant pas 50 centimes.

4. L'expéditeur d'un colis avec valeur déclarée reçoit, sans frais, au moment du dépôt, un récépissé de son envoi.

*Article 19.*

## DÉCLARATIONS FRAUDULEUSES.

La déclaration de valeur ne peut pas dépasser la valeur réelle du contenu de l'envoi et de l'emballage, mais il est permis de ne déclarer qu'une partie de cette valeur.

Toute déclaration frauduleuse d'une valeur supérieure à la valeur réelle de l'envoi est passible des poursuites judiciaires que peut comporter la législation du pays d'origine.



*Article 20.*

## RESPONSABILITÉ POUR PERTE, AVARIE OU VOL.

1. Sauf dans les cas mentionnés à l'article suivant, les deux administrations postales seront responsables de la perte des colis et de la perte, du vol ou de l'avarie de la totalité ou d'une partie de leur contenu.

L'expéditeur aura droit de ce fait à une indemnité correspondant au montant réel de la perte, du vol ou de l'avarie. Pour les colis ordinaires, cette indemnité ne pourra dépasser : 10 francs pour un colis ne pesant pas plus de 1 kg. (2 lbs), 25 francs pour un colis dont le poids est supérieur à 1 kg., mais ne dépasse pas 5 kg. (11 lbs) et 40 francs pour un colis dont le poids est supérieur à 5 kg., mais ne dépasse pas 10 kg. (22 lbs). Pour les colis avec valeur déclarée, cette indemnité ne pourra dépasser le montant de la valeur déclarée.

2. Dans le calcul de l'indemnité, les dommages indirects ou le manque à gagner ne seront pas pris en considération.

3. L'indemnité sera calculée d'après le prix courant des marchandises de même nature, au lieu et à l'époque où les marchandises ont été acceptées au transport.

4. Dans les cas où il est dû une indemnité pour perte, destruction ou avarie complète d'un colis ou pour vol de la totalité de son contenu, l'expéditeur aura droit également au remboursement des taxes d'affranchissement.

5. Dans tous les cas, les droits d'assurance restent acquis aux administrations postales intéressées.

*Article 21.*

## EXCEPTIONS AU PRINCIPE DE LA RESPONSABILITÉ.

Les deux administrations postales seront dégagées de toute responsabilité :

- a) Dans les cas de force majeure ;
- b) Lorsqu'elles seront dans l'impossibilité de rendre compte des colis par suite de la destruction des documents officiels résultant d'un cas de force majeure ;
- c) Lorsque le dommage a été causé par la faute ou la négligence de l'expéditeur ou lorsqu'il provient de la nature de l'article ;
- d) Pour les colis dont le contenu tombe sous le coup de l'une des interdictions mentionnées à l'article 9 ;
- e) Pour les colis qui ont été frauduleusement assurés pour une somme supérieure à la valeur effective du contenu et de l'emballage ;
- f) A l'égard des colis qui n'ont donné lieu à aucune réclamation dans le délai prévu à l'article 17 ;
- g) A l'égard des colis contenant des pierres précieuses, de la joaillerie ou un article quelconque d'or ou d'argent d'une valeur supérieure à 100 livres sterling (2500 francs) et non enfermés dans une boîte des dimensions prescrites à l'article 6, paragraphe 3, du règlement d'exécution.

*Article 22.*

## CESSATION DE LA RESPONSABILITÉ.

Les deux administrations postales cesseront d'être responsables des colis qui auront été livrés conformément à leurs règlements intérieurs et dont les ayants droit ou leurs représentants auront pris livraison sans formuler de réserves.

*Article 23.*

## PAIEMENT DE L'INDEMNITÉ.

L'indemnité sera versée par l'administration postale du pays d'origine. L'administration qui aura effectué le paiement conserve un droit de recours contre le bureau responsable.

*Article 24.*

## DÉLAI DE PAIEMENT DE L'INDEMNITÉ.

1. L'indemnité sera versée le plus tôt possible et, au plus tard, dans le délai d'un an à compter du lendemain du jour de la réclamation.

2. L'administration postale du pays d'origine est autorisée à indemniser l'expéditeur pour le compte de l'autre administration, si celle-ci, dûment informée de la réclamation, a laissé s'écouler neuf mois sans prendre de décision en la matière.

3. L'administration du pays d'origine peut exceptionnellement différer le règlement de l'indemnité au delà du délai d'un an, lorsque la question de responsabilité n'a pu être tranchée par suite de circonstances indépendantes de la volonté des administrations intéressées.

*Article 25.*

## ADMINISTRATION RESPONSABLE.

1. Jusqu'à preuve du contraire, la responsabilité incombe à l'administration postale qui, ayant reçu le colis de l'autre administration sans formuler de réserve et ayant obtenu communication de tous les renseignements prescrits par les règlements en vue de l'enquête, ne peut établir que le colis a été dûment délivré au destinataire, ou qu'il a été régulièrement transmis à l'administration postale suivante, selon le cas.

2. Si, dans le cas d'un colis expédié de l'un des deux pays à destination de l'autre, la perte, le vol ou l'avarie sont survenus en cours de transport sans qu'il soit possible de déterminer dans le service de quel pays l'irrégularité s'est produite, les deux administrations supporteront le dommage par parts égales.

3. Le même principe sera appliqué dans la mesure du possible lorsque d'autres administrations auront participé au transport des colis. Toutefois, dans le cas de colis expédiés en transit de l'un des deux pays à travers le territoire de l'autre, aucune des deux administrations ne sera considérée comme responsable lorsque la perte, le vol ou l'avarie seront survenus dans un service qui n'accepte aucune responsabilité.

4. Les droits de douane et autres droits qu'il n'aura pas été possible d'annuler seront à la charge de l'administration responsable de la perte, de l'avarie ou du vol.

5. Du fait qu'elle a payé l'indemnité, l'administration intéressée est subrogée, jusqu'à concurrence du montant versé, dans les droits de la personne qui a reçu l'indemnité, pour tout recours éventuel contre le destinataire, l'expéditeur ou les tiers.

Toutefois, si un colis considéré comme perdu est ultérieurement retrouvé, en totalité ou en partie, la personne qui aura touché l'indemnité sera avisée qu'il lui est loisible de prendre possession du colis contre restitution du montant de l'indemnité payée.

*Article 26.*

## REMBOURSEMENT DE L'INDEMNITÉ AU BUREAU EXPÉDITEUR.

L'administration responsable ou pour le compte de laquelle le paiement est effectué conformément à l'article 23 est tenue de rembourser le montant de l'indemnité dans un délai de trois mois à compter de la notification du paiement. Le montant de l'indemnité sera recouvré auprès de l'administration responsable au moyen des comptes prévus au paragraphe 2 de l'article 22 du règlement d'exécution.

L'administration dont la responsabilité est dûment établie et qui a primitivement décliné le paiement de l'indemnité sera tenue de supporter tous les frais additionnels résultant du retard injustifié apporté au paiement.

*Article 27.*

## BONIFICATIONS DE TRANSPORT.

Pour chaque colis expédié de l'un des deux pays, à destination de l'autre, le bureau expéditeur bonifiera au bureau destinataire les droits qui reviennent à ce dernier en vertu des dispositions des articles 4 et 5.

Pour chaque colis expédié de l'un des deux pays en transit à travers le territoire de l'autre, le bureau expéditeur créditera à l'autre bureau de la somme requise pour le transport et l'assurance du colis, conformément au tableau prévu au paragraphe 1 de l'article 3 du Règlement d'exécution.

*Article 28.*

## REPRISE EN CAS DE RÉEXPÉDITION OU DE RENVOI.

En cas de réexpédition ou de renvoi d'un colis d'un pays à l'autre, le bureau réexpéditeur reprend sur l'autre bureau le montant des droits qui lui reviennent à lui-même et à toute autre administration ayant participé à la réexpédition ou au renvoi du colis.

*Article 29.*

## TAXE POUR LA RÉEXPÉDITION DANS LE PAYS DE DESTINATION.

La taxe de réexpédition prévue à l'article 11, paragraphe 2, est acquise, en cas de réexpédition ultérieure ou de renvoi au pays d'origine, au pays qui a effectué la réexpédition dans les limites de son territoire.

*Article 30.*

## DROITS DIVERS.

1. Sont acquis en entier à l'administration postale qui les a perçus :

- a) Le droit d'avis de réception prévu à l'article 10 ;
- b) Le droit applicable aux réclamations, mentionné à l'article 17, paragraphe 1 ;
- c) Le droit supplémentaire pour les colis avec valeur déclarée, prévu à l'article 18, paragraphe 3.

2. Le droit de factage et de dédouanement prévu à l'article 6 est acquis à l'administration du pays de destination.

*Article 31.*

## DROITS D'ASSURANCE.

Pour les colis avec valeur déclarée, l'administration postale du pays d'origine est redevable envers l'administration postale du pays de destination, pour le transport territorial, d'un droit de 5 centimes par 300 francs ou fraction de 300 francs de la valeur déclarée. Si l'administration du pays de destination assure le transport maritime, l'administration du pays d'origine lui versera un droit supplémentaire de 10 centimes par 300 francs ou fraction de 300 francs de la valeur déclarée.

*Article 32.*

## DISPOSITIONS DIVERSES.

1. Les francs et centimes mentionnés dans le présent arrangement sont des francs et centimes-or, tels qu'ils sont définis dans la Convention de l'Union postale.

2. Les colis ne pourront être grevés de taxes postales autres que celles qui sont prévues dans le présent arrangement, sauf en cas d'entente réciproque des deux administrations postales.

3. Dans des circonstances exceptionnelles, chacune des deux administrations pourra suspendre temporairement, en totalité ou en partie, le service d'échange des colis postaux, à la condition d'en aviser immédiatement et, s'il y a lieu, par télégramme, l'autre administration.

4. Les deux administrations ont élaboré le règlement d'exécution ci-après en vue de l'exécution du présent arrangement. D'autres questions de détail, qui ne seront pas incompatibles avec les dispositions générales du présent arrangement et qui n'auront pas été prévues dans le règlement d'exécution pourront être réglées de temps à autre, d'un commun accord.

5. Les législations intérieures de l'Italie et de Ceylan seront applicables à tous les points qui n'auraient pas été prévus par les dispositions du présent arrangement et de son règlement d'exécution.

*Article 33.*

## ENTRÉE EN VIGUEUR ET DURÉE DE L'ARRANGEMENT.

Le présent arrangement entrera en vigueur à une date qui sera fixée d'un commun accord par les deux administrations, et restera en vigueur jusqu'à l'expiration d'un délai d'un an à dater du jour où il aura été dénoncé par l'une ou l'autre des deux administrations.

En foi de quoi les soussignés, dûment autorisés à cet effet, ont signé le présent arrangement et y ont apposé leurs cachets.

Fait en triple expédition, à Colombo, le 24 août 1932, et à Rome le 1<sup>er</sup> juillet 1932.

(Signé) H. A. BURDEN,  
Postmaster General,  
Ceylan.

(Signé) G. PESSON,  
Directeur général des  
Postes et Télégraphes,  
Italie.

## RÈGLEMENT D'EXÉCUTION

DE L'ACCORD RELATIF A L'ÉCHANGE DE COLIS POSTAUX ENTRE L'ITALIE ET CEYLAN,  
EN DATE DES 1<sup>er</sup> JUILLET-24 AOUT 1932.

*Article premier.*

## ACHEMINEMENT.

1. Chacune des deux administrations postales acheminera par les voies et moyens qu'elle utilise pour ses propres colis, les colis qui lui seront remis par l'autre administration pour être transportés en transit à travers son territoire.
2. Les colis qui auront été mal dirigés seront réexpédiés sur leur véritable destination par la voie la plus directe dont peut disposer le bureau réexpéditeur.

*Article 2.*

## MODE DE TRANSMISSION. FOURNITURE DES SACS.

1. L'échange des colis entre les deux pays sera effectué par les bureaux désignés d'un commun accord par les deux administrations postales.
2. Les colis seront échangés entre les deux pays en sacs dûment clos et scellés. En l'absence de toute disposition contraire, la transmission des colis expédiés par l'un des deux pays contractants en transit à travers le territoire de l'autre sera effectuée « à découvert ».
3. On attachera au col de chaque sac une étiquette indiquant le bureau d'échange d'origine et le bureau d'échange de destination ; le nombre des colis contenus dans le sac sera inscrit au dos de l'étiquette.
4. Le sac contenant les feuilles de route et autres documents, portera une marque distinctive.
5. Les colis avec valeur déclarée seront expédiés dans des sacs distincts et les étiquettes de ces sacs porteront une marque distinctive qui sera fixée de temps à autre par les deux administrations.
6. Le poids des sacs contenant les colis ne devra pas dépasser 36 kg. (80 lbs.).
7. Les sacs nécessaires à la transmission des colis seront fournis par chaque administration pour les expéditions faites par ses bureaux d'échange.
8. Les sacs seront renvoyés vides à l'administration à laquelle ils appartiennent. Les sacs vides seront réexpédiés par paquets de 10 (9 sacs enfermés dans le dixième) et sous forme d'envois distincts adressés aux bureaux d'échange qui seront désignés par les administrations postales respectives. Le nombre de sacs ainsi renvoyés sera signalé sur une feuille de route distincte de celle qui est employée pour signaler les colis eux-mêmes ; cette feuille portera un numéro appartenant à une série annuelle distincte.

*Article 3.*

## RENSEIGNEMENTS A FOURNIR.

1. Chacune des deux administrations postales notifiera à l'autre au moyen d'un tableau :
  - a) La nomenclature des pays à destination desquels elle peut acheminer les colis qui lui sont remis ;
  - b) Les voies ouvertes à l'acheminement desdits colis, à partir de l'entrée sur son territoire ou dans son service ;

c) Le montant total qui devra être inscrit à son crédit par l'autre administration pour chaque destination ;

d) Le nombre de déclarations en douane qui doivent accompagner chaque colis, et tous autres renseignements nécessaires.

2. Chacune des deux administrations fera connaître à l'autre le nom des pays à destination desquels elle a l'intention d'expédier des colis en transit à travers le territoire de l'autre, à moins que, dans un cas particulier, le nombre de ces colis ne soit insignifiant.

#### Article 4.

##### FIXATION DES ÉQUIVALENTS.

Dans la fixation des taxes afférentes aux colis, chacune des deux administrations postales aura la faculté d'adopter tels équivalents approximatifs, en sa propre monnaie, qu'elle jugera appropriés.

#### Article 5.

##### CONDITIONNEMENT DES COLIS.

Tout colis :

a) Portera l'adresse exacte du destinataire en caractères latins. Les adresses au crayon ne seront pas admises. Toutefois, les colis portant des adresses écrites au crayon encre sur une surface préalablement humectée seront acceptés. L'adresse sera inscrite sur le colis même ou sur une étiquette attachée assez solidement au colis pour qu'elle ne puisse se détacher. On conseillera à l'expéditeur de tout colis d'insérer dans le colis une copie de l'adresse du destinataire ainsi que l'indication de sa propre adresse ;

b) Devra être emballé d'une manière qui réponde à la durée du transport et qui assure la protection du contenu.

Les articles qui pourraient blesser les agents des postes ou endommager d'autres colis devront être emballés de manière à éviter tout danger.

#### Article 6.

##### EMBALLAGES SPÉCIAUX.

1. Les liquides et les corps facilement liquéfiables devront être emballés dans un double récipient. Entre le premier (bouteille, flacon, pot, boîte, etc.) et le second (boîte métallique ou en bois résistant), il sera laissé un espace qui devra être rempli de sciure, de son ou d'une autre matière absorbante, en quantité suffisante pour pouvoir absorber, en cas de bris, la totalité du contenu liquide.

2. Les matières colorantes, telles que l'aniline, etc., ne seront admises que si elles sont renfermées dans des boîtes de métal résistant placées à l'intérieur de boîtes en bois, l'espace entre les deux récipients étant rempli de sciure. Les poudres sèches non colorantes seront placées dans des boîtes en métal, en bois ou en carton ; ces boîtes seront elles-mêmes enveloppées dans un emballage en toile ou en parchemin.

3. Tous colis renfermant des pierres précieuses, des articles de joaillerie ou des articles d'or ou d'argent d'une valeur supérieure à 100 livres sterling (2500 francs) seront emballés dans une boîte mesurant au moins 3 pieds 6 pouces (1 m. 05) longueur et pourtour réunis.

*Article 7.*

## BULLETINS D'EXPÉDITION ET DÉCLARATIONS EN DOUANE.

1. Chaque colis devra être accompagné d'un bulletin d'expédition et de déclarations en douane conformes au règlement du pays de destination. Les déclarations en douane seront solidement attachées au bulletin d'expédition.

2. Les deux administrations postales n'assument aucune responsabilité quant à l'exactitude des déclarations en douane.

*Article 8.*

## AVIS DE RÉCEPTION.

1. Les colis avec valeur déclarée pour lesquels les expéditeurs demandent un avis de réception doivent porter l'annotation très apparente « Avis de réception » ou les lettres « A. R. ». La même mention est reproduite sur les bulletins d'expédition.

2. Ces paquets seront accompagnés d'une formule conforme à celle qui est reproduite dans le règlement d'exécution de la Convention de l'Union postale. Cette formule d'avis de réception est établie par le bureau d'origine ou par tout autre bureau désigné par l'administration expéditrice. Elle doit être jointe au bulletin d'expédition du colis auquel elle se rapporte. Si elle ne parvient pas au bureau de destination, celui-ci établit d'office un nouvel avis de réception.

3. Le bureau de destination, après avoir dûment rempli la formule, la renvoie à découvert et en franchise de port à l'adresse de l'expéditeur du colis.

4. Lorsque l'expéditeur réclame un avis de réception qui ne lui est pas parvenu dans un délai raisonnable, il est procédé conformément aux dispositions prévues à l'article 9 suivant. Dans ce cas, il n'est pas perçu une deuxième taxe et le bureau d'origine inscrit en tête de la formule la mention « Duplicata de l'avis de réception ».

*Article 9.*

## AVIS DE RÉCEPTION DEMANDÉS POSTÉRIEUREMENT AU DÉPÔT.

Lorsque l'expéditeur demande un avis de réception postérieurement au dépôt d'un colis, le bureau d'origine remplit une formule d'avis de réception qu'il joint ensuite à une formule de réclamation préalablement revêtue de timbres-poste représentant la taxe prévue par la Convention de l'Union postale universelle.

La réclamation accompagnée de l'avis de réception est traitée selon les prescriptions de l'article 19 ci-après, à cette seule exception que, en cas de livraison régulière du colis, le bureau de destination retire la formule de réclamation et retourne l'avis de réception de la manière prescrite au paragraphe 3 de l'article précédent.

*Article 10.*

## INDICATION DU MONTANT DE LA DÉCLARATION.

Les colis avec valeur déclarée, ainsi que les bulletins d'expédition y afférents doivent porter l'indication de la valeur assurée, exprimée dans la monnaie du pays d'origine. Cette indication ne devra porter ni rature, ni surcharge même approuvées. Le montant de la déclaration de valeur devra être, en outre, converti en francs-or par le bureau d'origine. Le résultat de la conversion devra être indiqué distinctement par de nouveaux chiffres placés à côté ou au-dessous de ceux qui représentent le montant de la déclaration dans la monnaie du pays d'origine.

*Article 11.*

## ETIQUETTES DES COLIS AVEC VALEUR DÉCLARÉE.

Les colis avec valeur déclarée ainsi que leurs bulletins d'expédition doivent porter une étiquette rouge avec l'indication « assuré » ou « valeur déclarée » en caractères latins.

Lorsqu'un colis contient des pièces de monnaie, des lingots ou tous autres objets précieux, les cachets ou scellés, de même que les étiquettes de toute nature et les timbres-poste qui y sont apposés seront espacés de manière à ne pas pouvoir dissimuler des lésions de l'emballage. En outre, les étiquettes et, le cas échéant, les timbres-poste, ne doivent pas être repliés sur deux côtés de l'emballage de manière à couvrir la bordure.

*Article 12.*

## EMPREINTES DES CACHETS SUR LES COLIS AVEC VALEUR DÉCLARÉE.

Les colis avec valeur déclarée seront fermés au moyen de cachets de cire, de plomb, ou d'autre substance, portant une empreinte ou marque spéciale uniforme de l'expéditeur. Les cachets doivent être en nombre suffisant pour qu'on ne puisse porter atteinte au contenu sans laisser de traces apparentes de violation.

Il sera instamment recommandé aux expéditeurs de colis de ce genre de joindre au bulletin d'expédition, lorsqu'il est possible de la faire, une reproduction exacte de l'empreinte ou de la marque spéciale susmentionnée.

*Article 13.*

## INDICATION DU POIDS DES COLIS AVEC VALEUR DÉCLARÉE.

Le poids exact en grammes de chaque colis avec valeur déclarée doit être inscrit par le bureau d'origine :

- a) Sur le colis même, du côté de la suscription ;
- b) Sur le bulletin d'expédition, à la place réservée à cet effet.

*Article 14.*

## NUMÉRO D'ENREGISTREMENT ET LIEU DE DÉPÔT.

Chaque colis, ainsi que le bulletin d'expédition qui s'y rapporte, devra être revêtu d'une étiquette indiquant le numéro de l'enregistrement et le nom du bureau de dépôt. Le même bureau d'origine ne pourra employer en même temps deux ou plusieurs séries d'étiquettes, sauf le cas où les séries sont pourvues d'une marque distinctive.

*Article 15.*

## APPLICATION DU TIMBRE A DATE.

Le bulletin d'expédition sera frappé par le bureau d'origine, du côté de la suscription, du timbre indiquant le lieu et la date du dépôt.



*Article 16.*

## RÉEXPÉDITION.

1. L'administration postale qui réexpédiera un colis mal dirigé ne percevra pas, sur ce colis, de taxes non postales.

Lorsqu'une administration postale renverra un colis de ce genre au bureau dont elle l'a reçu directement, elle restituera les bonifications reçues et signalera l'erreur au moyen d'un bulletin de vérification.

Dans d'autres cas, et si le montant bonifié à l'administration réexpéditrice est insuffisant pour couvrir les frais de réexpédition qui lui incombent, cette administration portera au crédit de l'administration à laquelle elle retournera le colis les droits de transport que comporte l'acheminement du colis ; elle se créditera ensuite de la somme dont elle est à découvert par une reprise sur le bureau d'échange dont elle aura directement reçu le colis mal dirigé. Ce bureau sera avisé du motif de cette reprise au moyen d'un bulletin de vérification.

2. Lorsqu'un colis aura été admis à tort à l'expédition par suite d'une erreur imputable au service postal et devra, pour ce motif, être renvoyé au pays d'origine, l'administration qui renvoie le colis allouera à l'administration qui lui a livré le colis les sommes dont elle a été créditée du chef de ce colis.

3. Les taxes afférentes à un colis réexpédié par suite de changement de résidence du destinataire ou d'une erreur de la part de l'expéditeur à destination d'un pays avec lequel l'Italie ou Ceylan échangent des colis postaux, seront portées au débit de l'administration à laquelle le colis est transmis, à moins que les frais de transport ne soient payés au moment de la réexpédition, auquel cas le colis sera traité comme s'il avait été adressé directement du pays réexpéditeur au pays de nouvelle destination.

4. Les colis seront réexpédiés dans leur emballage primitif et seront accompagnés du bulletin d'expédition établi par le bureau d'origine. Si le colis, pour une raison quelconque, doit être remballé ou si le bulletin d'expédition primitif doit être remplacé par un autre bulletin, le nom du bureau d'origine du colis ainsi que le numéro d'enregistrement primitif devront être reportés tant sur le colis que sur le bulletin d'expédition.

*Article 17.*

## RENOI DES COLIS NON REMIS.

1. Si l'expéditeur d'un colis qui n'a pu être remis a adressé une demande non prévue par le paragraphe 2 de l'article 13 de l'arrangement, l'administration postale du pays de destination n'est pas tenue de donner suite à cette demande, mais elle peut renvoyer le colis au bureau d'origine après l'expiration du délai prévu par les règlements du pays de destination.

2. L'administration qui retournera un colis à l'expéditeur indiquera, en termes clairs et concis, sur le colis même, la cause de la non-remise. Ce renseignement pourra être inscrit à la main ou imprimé à l'aide d'un timbre, ou d'une étiquette.

3. Le colis destiné à être renvoyé à l'expéditeur sera porté sur la feuille de route avec la mention « rebut » dans la colonne « Observations ». Il sera traité et taxé comme un colis réexpédié par suite de changement de résidence du destinataire.

*Article 18.*

## VENTE, DESTRUCTION.

1. Lorsqu'un colis aura été vendu ou détruit conformément aux dispositions de l'article 15 de l'arrangement, il sera dressé procès-verbal de la vente ou de la destruction.

2. Le produit de la vente servira en premier lieu à couvrir les frais qui grèvent le colis. L'excédent éventuel sera transmis à l'administration postale du pays d'origine pour être versé à l'expéditeur, qui supportera les frais de cette transmission.

*Article 19.*

RÉCLAMATIONS CONCERNANT LES COLIS.

Pour les réclamations concernant des colis, on se servira d'un formulaire conforme au modèle annexé au règlement d'exécution de l'arrangement relatif aux colis postaux de l'Union postale universelle.

Ces formulaires seront transmis aux bureaux désignés à cet effet par les deux administrations et seront traités de la manière convenue entre les deux administrations.

*Article 20.*

FEUILLE DE ROUTE.

Les colis avec valeur déclarée, en transit, retournés et réexpédiés seront inscrits individuellement par le bureau d'échange expéditeur sur une feuille séparée de la feuille de route conforme au modèle annexé au règlement d'exécution de l'arrangement relatif aux colis postaux de l'Union postale universelle. Les autres colis seront inscrits individuellement, à moins qu'il ne soit décidé d'un commun accord de les inscrire en bloc sur la feuille de route, avec l'indication résumée des sommes à bonifier.

Les bulletins d'expédition, déclarations en douane, avis de réception, etc., seront joints à la feuille de route.

*Article 21.*

VÉRIFICATION PAR LES BUREAUX D'ÉCHANGE,  
NOTIFICATION DES IRRÉGULARITÉS.

1. Au moment de la réception d'un courrier, qu'il s'agisse de colis ou de sacs vides, le bureau d'échange vérifiera les colis et les divers documents qui les accompagnent ou les sacs vides, suivant le cas, d'après les indications inscrites sur la feuille de route y relative, et, le cas échéant, signalera, au moyen d'un bulletin de vérification, les articles manquants ou toutes autres irrégularités.

2. Toute erreur qui pourra être relevée quant aux bonifications et aux comptes sera signalée au bureau d'échange expéditeur par un bulletin de vérification. Les bulletins de vérification approuvés seront joints aux feuilles de route auxquelles ils se rapportent. Les corrections faites sur une feuille de route et non appuyées des pièces justificatives seront considérées comme nulles.

*Article 22.*

DÉCOMPTE DES BONIFICATIONS.

1. Chaque administration postale fera établir tous les trimestres, par chacun de ses bureaux d'échange, pour tous les envois de colis reçus de chacun des bureaux d'échange de l'autre administration, un état des sommes totales inscrites sur chaque feuille de route, soit à son crédit, soit à son débit.

2. Ces états seront ensuite récapitulés par la même administration dans un compte qui, accompagné des états trimestriels, des feuilles de route et, s'il y a lieu, des bulletins de vérification y relatifs,

sera transmis à l'administration correspondante dans le cours du trimestre qui suivra celui auquel il se rapporte.

3. Les états trimestriels, après avoir été vérifiés et approuvés par les deux Parties, seront résumés dans un compte général annuel par l'administration créditrice.

*Article 23.*

RÈGLEMENT DES COMPTES.

1. Le solde de ce compte sera payé par l'administration postale débitrice à l'administration postale créditrice selon les modalités prévues par la Convention de l'Union postale universelle pour la liquidation des soldes des comptes de transit.

2. L'établissement et la transmission d'un compte général et le paiement du solde de ce compte seront effectués aussitôt que possible et, au plus tard, dans le délai de six mois après l'expiration de la période à laquelle le compte se rapporte. Après l'expiration de ce délai, les sommes dues par une administration à l'autre porteront intérêt au taux de 7 % par an, à compter de la date d'expiration dudit délai.

*Article 24.*

COMMUNICATIONS ET NOTIFICATIONS.

Chaque administration postale fournira à l'autre administration tous les renseignements nécessaires sur les points de détail relatifs au fonctionnement du service.

*Article 25.*

ENTRÉE EN VIGUEUR ET DURÉE DU RÈGLEMENT D'EXÉCUTION.

Le présent règlement d'exécution entrera en vigueur le jour de l'entrée en vigueur de l'arrangement relatif à l'échange des colis postaux et aura la même durée que l'arrangement lui-même. Les administrations intéressées auront, toutefois, la faculté d'en modifier les détails de temps à autre, d'un commun accord.

Fait en triple expédition, à Colombo, le 24 août 1932, et, à Rome, le 1<sup>er</sup> juillet 1932.

(Signé) H. A. BURDEN,  
Postmaster General, Ceylan.

(Signé) G. PESSON,  
Directeur général des Postes et Télégraphes, Italie.



N° 3135.

---

**GRANDE-BRETAGNE  
ET IRLANDE DU NORD,  
FRANCE ET IRAK**

**Protocole relatif au transfert du Royaume-Uni à l'Irak de certains droits et obligations résultant de l'Accord de San-Remo, du 24 avril 1920, sur les pétroles, et de la Convention entre le Royaume-Uni et la France signée à Paris, le 23 décembre 1920, relative aux mandats dans le Moyen Orient. Signé à Genève, le 10 octobre 1932.**

---

**GREAT BRITAIN  
AND NORTHERN IRELAND,  
FRANCE AND IRAQ**

**Protocol for the Transfer from the United Kingdom to Iraq of certain Rights and Obligations under the San Remo Oil Agreement of April 24, 1920, and the Convention between the United Kingdom and France of December 23, 1920, relating to Mandates in the Middle East. Signed at Geneva, October 10, 1932.**

No. 3135. — PROTOCOL<sup>1</sup> BETWEEN THE GOVERNMENTS OF THE UNITED KINGDOM, FRANCE AND IRAQ FOR THE TRANSFER FROM THE UNITED KINGDOM TO IRAQ OF CERTAIN RIGHTS AND OBLIGATIONS UNDER THE SAN REMO OIL AGREEMENT OF APRIL 24, 1920, AND THE CONVENTION BETWEEN THE UNITED KINGDOM AND FRANCE OF DECEMBER 23, 1920, RELATING TO MANDATES IN THE MIDDLE EAST. SIGNED AT GENEVA, OCTOBER 10, 1932.

---

*Textes officiels anglais et français communiqués par le secrétaire d'Etat aux Affaires étrangères de Sa Majesté en Grande-Bretagne. L'enregistrement de ce protocole a eu lieu le 1<sup>er</sup> février 1933.*

---

THE GOVERNMENTS OF THE UNITED KINGDOM OF GREAT BRITAIN AND NORTHERN IRELAND, of THE FRENCH REPUBLIC and OF THE KINGDOM OF IRAQ, respectively represented by the undersigned plenipotentiaries, who have communicated to one another their full powers, are agreed in recognising that the rights and obligations devolving upon the Government of the United Kingdom under the San Remo Oil Agreement<sup>2</sup> of the 24th April, 1920, and the Convention<sup>3</sup> signed at Paris on the 23rd December, 1920, relating to certain points connected with the mandates for Syria and the Lebanon, Palestine and Mesopotamia, are henceforth transferred to the Government of Iraq in so far as the provisions of those instruments relate to Iraq.

Done in triplicate, in English and French, at Geneva, the 10th day of October, 1932.

Joseph PAGANON.  
Anthony EDEN.  
Rustam HAIDAR.

---

<sup>1</sup> Entré en vigueur le 10 octobre 1932.

<sup>2</sup> Vol. I, page 281, de ce recueil.

<sup>3</sup> Vol. XXII, page 353, de ce recueil.

N<sup>o</sup> 3135. — PROTOCOLE<sup>1</sup> ENTRE LES GOUVERNEMENTS DU ROYAUME-UNI, DE LA FRANCE ET DE L'IRAK RELATIF AU TRANSFERT DU ROYAUME-UNI A L'IRAK DE CERTAINS DROITS ET OBLIGATIONS RÉSULTANT DE L'ACCORD DE SAN REMO DU 24 AVRIL 1920 SUR LES PÉTROLES ET DE LA CONVENTION ENTRE LE ROYAUME-UNI ET LA FRANCE, SIGNÉE A PARIS, LE 23 DÉCEMBRE 1920, RELATIVE AUX MANDATS DANS LE MOYEN ORIENT. SIGNÉ A GENÈVE, LE 10 OCTOBRE 1932.

---

*English and French official texts communicated by His Majesty's Secretary of State for Foreign Affairs in Great Britain. The registration of this Protocol took place February 1st, 1933.*

---

LES GOUVERNEMENTS DU ROYAUME-UNI DE GRANDE-BRETAGNE ET D'IRLANDE DU NORD, de LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE et DU ROYAUME DE L'IRAK, respectivement représentés par les plénipotentiaires soussignés, qui se sont communiqué leurs pleins pouvoirs, sont d'accord pour reconnaître que les droits et obligations résultant pour le Gouvernement du Royaume-Uni de l'accord<sup>2</sup> de San-Remo du 24 avril 1920 sur les pétroles et de la convention<sup>3</sup> signée à Paris, le 23 décembre 1920, concernant certains points relatifs aux mandats pour la Syrie et le Liban, la Palestine et la Mésopotamie, sont désormais transférés au Gouvernement de l'Irak, dans la mesure où les dispositions de ces actes le concernent.

Fait à Genève, en français et en anglais, en triple exemplaire, le 10 octobre 1932.

Anthony EDEN.  
Rustam HAIDAR.  
Joseph PAGANON.

---

<sup>1</sup> Came into force October 10, 1932.

<sup>2</sup> Vol. I, page 281, of this Series.

<sup>3</sup> Vol. XXII, page 353, of this Series.





N° 3136.

---

**GRANDE-BRETAGNE  
ET IRLANDE DU NORD  
ET ITALIE**

Echange de notes comportant un accord relatif au contrôle du commerce illicite de l'ivoire et des cornes de rhinocéros à travers les frontières de la colonie de Kenya et de la Somalie italienne. Rome, le 26 novembre 1932.

---

**GREAT BRITAIN  
AND NORTHERN IRELAND  
AND ITALY**

Exchange of Notes constituting an Agreement for the Control of Illicit Traffic in Ivory and Rhinoceros Horn across the Frontiers of Kenya Colony and Italian Somaliland. Rome, November 26, 1932.

No. 3136. — EXCHANGE OF NOTES<sup>1</sup> BETWEEN HIS MAJESTY'S GOVERNMENT IN THE UNITED KINGDOM AND THE ITALIAN GOVERNMENT CONSTITUTING AN AGREEMENT FOR THE CONTROL OF ILLICIT TRAFFIC IN IVORY AND RHINOCEROS HORN ACROSS THE FRONTIERS OF KENYA COLONY AND ITALIAN SOMALILAND. ROME, NOVEMBER 26, 1932.

N° 3136. — SCAMBIO DI NOTE TRA IL GOVERNO DI SUA MAESTÀ BRITANNICA NEL REGNO UNITO E IL GOVERNO D'ITALIA PORTANTE ACCORDO RELATIVAMENTE AL CONTROLLO DEL COMMERCIO ILLECITO DELL'AVORIO E DEL CORNO DI RINOCERONTE ATTRAVERSO LE FRONTIERE DELLA COLONIA DEL KENYA E DELLA SOMALIA ITALIANA. ROMA, IL 2 NOVEMBRE 1932.

*Textes officiels anglais et italien communiqués par le secrétaire d'Etat aux Affaires étrangères de Sa Majesté en Grande-Bretagne et le ministre des Affaires étrangères d'Italie. L'enregistrement de cet échange de notes a eu lieu le 1<sup>er</sup> février 1933.*

*English and Italian official texts communicated by His Majesty's Secretary of State for Foreign Affairs in Great Britain and the Italian Minister for Foreign Affairs. The registration of this Exchange of Notes took place February 1st, 1933.*

I.

BRITISH EMBASSY.

(27/55/32).

YOUR EXCELLENCY,

ROME, 26th November 1932.

His Majesty's Government in the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland have received the English text of the report of the representatives of the Governments of Kenya Colony and Italian Somaliland regarding the control of illicit traffic in ivory and rhinoceros horn across their respective frontiers, and they approve the recommendations contained therein. In accordance with instructions from His Majesty's Principal Secretary of State for Foreign Affairs I have accordingly the honour to propose to Your Excellency that the following provisions, based on the said recommendations, be regarded as constituting a definite agreement between His Majesty's Government in the United Kingdom and the Royal Italian Government :

(1) The importation of ivory and rhinoceros horn into the territories of Kenya Colony and Italian Somaliland shall be permitted only through specified ports of

<sup>1</sup> Entré en vigueur le 1<sup>er</sup> février 1933.

<sup>1</sup> Came into force February 1, 1933.

entry. The Government of each territory shall furnish the Government of the other territory with a list of such specified ports of entry.

(2) The importation or exportation of ivory and rhinoceros horn from one territory to the other shall be permitted only if the ivory and rhinoceros horn is accompanied by certificates of legal possession, or the requisite customs documents, issued by competent authorities in the country of origin. The Government of each territory shall furnish the Government of the other territory with a list of the persons competent to issue such documents and with samples of the forms of such documents authorised.

(3) Any ivory and rhinoceros horn introduced from one territory into the other otherwise than through a specified port of entry or unaccompanied by the requisite documents as outlined above shall be confiscated. The person or persons effecting or attempting to effect such introduction shall be prosecuted according to law.

(4) The Government of each territory shall instruct all its officials who may be concerned with the proper observance of these laws to exercise every possible care to discover the actual country of origin of all ivory and rhinoceros horn so as to ensure the immediate detention of all cases of illicit introduction.

(5) Ivory and rhinoceros horn introduced into Italian Somaliland from Ethiopia shall be supplied with a certificate of origin issued by the Italian authorities at the frontier at the time of its importation and shall be treated thereafter as though its country of origin were Italian Somaliland. In the event of the Ethiopian Government agreeing to adopt a procedure with regard to the movement of ivory and rhinoceros horn across international frontiers similar to that outlined in the above provisions, this paragraph shall be modified accordingly.

(6) The Italian Consulate at Nairobi shall be requested to act as intermediary for the interchange of confidential information with regard to the illicit movement of ivory and rhinoceros horn and of correspondence, confidential or otherwise, on cognate matters between the Game Warden of Kenya and the Italian authorities in Italian Somaliland.

2. If the Royal Italian Government agree to this proposal, I have the honour to suggest that the present note and Your Excellency's reply in similar terms be regarded as placing on record the agreement between the two Governments in this matter, which shall come into force on February 1st, 1933.

I avail myself of this opportunity to convey to Your Excellency the expression of my highest consideration.

R. GRAHAM.

His Excellency  
Benito Mussolini,  
etc., etc., etc.  
Ministry of Foreign Affairs.

Per copia conforme :

*Il Ministro degli Affari esteri :*  
Suvich.

## TEXTE ITALIEN. — ITALIAN TEXT.

<sup>1</sup> TRADUCTION. — TRANSLATION.

## II.

MINISTERO  
DEGLI AFFARI ESTERI.  
Affari Politici III.  
N° 235166/186.

ROMA, *il 26 Novembre 1932*-Anno XI.

SIGNOR AMBASCIATORE,

Ho l'onore di segnare ricevuta della Nota di V. E. in data odierna n. 371 la quale tradotta in italiano, è del seguente tenore :

« Il Governo del Regno Unito della Gran Bretagna ed Irlanda del Nord ha ricevuto il testo inglese del rapporto compilato dai rappresentanti del Governo della Somalia Italiana e della Colonia del Kenya, concernente il controllo dell'illecito commercio dell'avorio e del corno di rinoceronte attraverso le loro rispettive frontiere, e approva le raccomandazioni in esso contenute. Secondo le istruzioni ricevute dal Segretario di Stato per gli Affari Esteri, ho quindi l'onore di proporre all'E. V. che le seguenti disposizioni, basate sulle raccomandazioni suddette, siano considerate come costituenti un accordo definitivo fra il Governo del Regno Unito e il Governo italiano :

1) L'importazione dell'avorio e del corno di rinoceronte nei territori del Kenya e della Somalia Italiana sarà permessa soltanto attraverso determinati luoghi di entrata. Il Governo di ogni Colonia fornirà al Governo dell'altra l'elenco di tali determinati luoghi.

2) L'importazione e l'esportazione dell'avorio e del corno di rinoceronte da una Colonia all'altra sarà permessa soltanto se l'avorio od il corno di rinoceronte, è accompagnato da certificati di possesso legale o dai prescritti documenti doganali rilasciati dalle competenti autorità del luogo di provenienza. Il Governo di ogni Colonia fornirà al Governo del-

## II.

MINISTRY  
OF FOREIGN AFFAIRS.  
Aff. Pol. III.  
No. 235166/186.

ROME, *November 26th, 1932*-Year XI.

YOUR EXCELLENCY,

I have the honour to acknowledge receipt of your note No. 371 of to-day's date, of which the following is the Italian translation :

“ His Majesty's Government in the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland have received the English text of the report of the representatives of the Governments of Kenya Colony and Italian Somaliland regarding the control of illicit traffic in ivory and rhinoceros horn across their respective frontiers, and they approve the recommendations contained therein. In accordance with instructions from His Majesty's Principal Secretary of State for Foreign Affairs I have accordingly the honour to propose to Your Excellency that the following provisions, based on the said recommendations, be regarded as constituting a definite agreement between His Majesty's Government in the United Kingdom and the Royal Italian Government :

(1) The importation of ivory and rhinoceros horn into the territories of Kenya Colony and Italian Somaliland shall be permitted only through specified ports of entry. The Government of each territory shall furnish the Government of the other territory with a list of such specified ports of entry.

(2) The importation or exportation of ivory and rhinoceros horn from one territory to the other shall be permitted only if the ivory and rhinoceros horn is accompanied by certificates of legal possession, or the requisite customs documents, issued by competent authorities in the country of origin. The Government of each territory shall furnish the Govern-

<sup>1</sup> Traduit par le Secrétariat de la Société des Nations, à titre d'information.

<sup>1</sup> Translated by the Secretariat of the League of Nations, for information.

l'altra la lista delle persone competenti a rilasciare tali documenti, e i campioni dei moduli dei documenti adottati.

3) L'avorio ed il corno di rinoceronte importato da una Colonia nell'altra, senza passare per uno dei luoghi di entrata determinati, o non accompagnato dai prescritti documenti di cui sopra, sarà confiscato. La persona o le persone che effettuino o tentino di effettuare tale importazione saranno perseguite a norma di legge.

4) Il Governo di ogni Colonia darà istruzioni a tutti i propri funzionari, incaricati dell'osservanza esatta di queste norme, di esercitare ogni possibile diligenza per accertare l'effettivo luogo di provenienza di tutto l'avorio e corno di rinoceronte, in modo da assicurare la scoperta immediata di ogni caso di illecita importazione.

5) L'avorio ed il corno di rinoceronte importato dall'Etiopia nella Somalia Italiana sarà fornito di un certificato di origine rilasciato dall'Autorità italiana di confine all'atto dell'importazione, e sarà quindi considerato come di provenienza dalla Somalia italiana.

Nel caso che il Governo Etiopico consentisse ad adottare per il traffico dell'avorio e del corno di rinoceronte, attraverso le frontiere internazionali, una procedura analoga a quella prevista nei precedenti articoli, questo paragrafo verrà modificato in conformità.

6) Il Regio Consolato Italiano in Nairobi sarà richiesto di fungere da intermediario, per lo scambio di informazioni confidenziali circa l'illecito traffico dell'avorio e del corno di rinoceronte, e della corrispondenza confidenziale o comunque connessa con l'argomento, fra il Capo del Dipartimento della Caccia a del Kenya e le Autorità italiane della Somalia. »

Con la presente nota ho l'onore d'informare V. E. che il Regio Ministero degli Affari Esteri concorda nella proposta formulata dal Governo del Regno Unito, nel senso che le di sposizioni di cui sopra siano considerate come costituenti un regolare accordo fra il Governo Italiano e

ment of the other territory with a list of the persons competent to issue such documents and with samples of the forms of such documents authorised.

(3) Any ivory and rhinoceros horn introduced from one territory into the other otherwise than through a specified port of entry or unaccompanied by the requisite documents as outlined above shall be confiscated. The person or persons effecting or attempting to effect such introduction shall be prosecuted according to law.

(4) The Government of each territory shall instruct all its officials who may be concerned with the proper observance of these laws to exercise every possible care to discover the actual country of origin of all ivory and rhinoceros horn so as to ensure the immediate detention of all cases of illicit introduction.

(5) Ivory and rhinoceros horn introduced into Italian Somaliland from Ethiopia shall be supplied with a certificate of origin issued by the Italian authorities at the frontier at the time of its importation and shall be treated thereafter as though its country of origin were Italian Somaliland.

In the event of the Ethiopian Government agreeing to adopt a procedure with regard to the movement of ivory and rhinoceros horn across international frontiers similar to that outlined in the above provisions, this paragraph shall be modified accordingly.

(6) The Italian Consulate at Nairobi shall be requested to act as intermediary for the interchange of confidential information with regard to the illicit movement of ivory and rhinoceros horn and of correspondence, confidential or otherwise, on cognate matters between the Game Warden of Kenya and the Italian authorities in Italian Somaliland. »

I have the honour to inform you by the present note that the Royal Ministry of Foreign Affairs accepts the proposal put forward by the Government of the United Kingdom to the effect that the foregoing provisions be regarded as constituting a definite agreement between

il Governo del Regno Unito. Questa Nota, pertanto, e la Nota di V. E. in data odierna n. 371 alla quale a presente risponde, costituiscono il testo dell'accordo stesso, il quale entrerà in vigore il primo febbraio 1933.

Gradisca, Signor Ambasciatore, i sensi della mia più alta considerazione.

MUSSOLINI.

Sua Eccellenza  
Sir Ronald Graham,  
Ambasciatore di S. M. Britannica,  
Roma.

Per copia conforme :

*Il Ministro degli Affari esteri :*  
Suvich.

the Italian Government and the Government of the United Kingdom. The present note and Your Excellency's note No. 371 of to-day's date, to which the present is a reply, shall therefore constitute the text of the agreement itself, which shall come into force on February 1st, 1933.

I have the honour, etc.

MUSSOLINI.

His Excellency  
Sir Ronald Graham,  
His Britannic Majesty's Ambassador,  
Rome.

<sup>1</sup> TRADUCTION. — TRANSLATION.

N° 3136. — ÉCHANGE DE NOTES ENTRE LE GOUVERNEMENT DE SA MAJESTÉ DANS LE ROYAUME-UNI ET LE GOUVERNEMENT ITALIEN, COMPORTANT UN ACCORD RELATIF AU CONTRÔLE DU COMMERCE ILLICITE DE L'IVOIRE ET DES CORNES DE RHINOCÉROS A TRAVERS LES FRONTIÈRES DE LA COLONIE DE KENYA ET DE LA SOMALIE ITALIENNE. ROME, LE 26 NOVEMBRE 1932.

I.

AMBASSADE  
DE GRANDE-BRETAGNE.

N° 371.  
(27/55/32).

ROME, le 26 novembre 1932.

MONSIEUR LE MINISTRE,

Le Gouvernement de Sa Majesté dans le Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord a reçu le texte anglais du rapport des représentants des gouvernements de la colonie du Kenya et de la Somalie italienne concernant le contrôle du trafic illicite de l'ivoire et de la corne de rhinocéros à travers les frontières respectives de ces territoires, et il approuve les

<sup>1</sup> Traduit par le Secrétariat de la Société des Nations, à titre d'information.

<sup>1</sup> Translated by the Secretariat of the League of Nations, for information.

recommandations qui y sont formulées. En conséquence, j'ai l'honneur, d'ordre du principal secrétaire d'Etat de Sa Majesté pour les Affaires étrangères, de vous proposer que les dispositions suivantes, s'inspirant desdites recommandations, soient considérées comme constituant un accord formel entre le Gouvernement de Sa Majesté dans le Royaume-Uni et le gouvernement royal d'Italie :

1<sup>o</sup> L'importation de l'ivoire et de la corne de rhinocéros dans les territoires de la colonie du Kenya et de la Somalie italienne ne pourra se faire que par certains points de passage spécifiés. Le gouvernement de chaque territoire fournira au gouvernement de l'autre une liste des points de passage ainsi spécifiés.

2<sup>o</sup> L'importation dans l'un des deux territoires d'ivoire et de cornes de rhinocéros en provenance de l'autre et l'exportation de ces articles de l'un des deux territoires à destination de l'autre ne seront autorisées que si lesdits articles sont accompagnés de certificats de possession légale, ou des documents de douane réglementaires, délivrés par des autorités compétentes du pays d'origine. Le gouvernement de chaque territoire fournira au gouvernement de l'autre une liste des personnes ayant qualité pour délivrer ces documents, ainsi que des exemplaires des formulaires autorisés pour l'établissement de ces documents.

3<sup>o</sup> Toute quantité d'ivoire ou de cornes de rhinocéros introduite d'un territoire dans l'autre autrement que par l'un des points de passage spécifiés, ou sans être accompagnée des documents réglementaires indiqués ci-dessus, sera confisquée. La ou les personnes qui introduiront ou tenteront d'introduire ainsi lesdites marchandises seront poursuivies conformément à la loi.

4<sup>o</sup> Le gouvernement de chaque territoire donnera à tous ses fonctionnaires chargés de veiller à la stricte application de ces lois des instructions leur enjoignant de s'attacher avec le plus grand soin à établir le véritable pays d'origine de tous les envois d'ivoire et de cornes de rhinocéros, afin d'assurer la découverte immédiate de tous les cas d'importation illicite.

5<sup>o</sup> L'ivoire et la corne de rhinocéros importés d'Ethiopie dans la Somalie italienne seront accompagnés d'un certificat d'origine délivré par les autorités italiennes de la frontière au moment de leur importation et seront traités par la suite comme si leur pays d'origine était la Somalie italienne. Si le Gouvernement éthiopien adopte, pour le trafic de l'ivoire et de la corne de rhinocéros à travers les frontières internationales, une procédure analogue à celle qui est indiquée dans les dispositions ci-dessus, le présent paragraphe sera modifié en conséquence.

6<sup>o</sup> Le consulat d'Italie à Nairobi sera invité à jouer le rôle d'intermédiaire pour l'échange de renseignements confidentiels concernant le trafic illicite de l'ivoire et de la corne de rhinocéros, ainsi que pour l'échange de correspondance, confidentielle ou autre, sur toutes questions connexes, entre le chef du Département de la chasse du Kenya et les autorités italiennes de la Somalie italienne.

2. Si le Gouvernement royal d'Italie accepte cette proposition, j'ai l'honneur de proposer que la présente note et la réponse de Votre Excellence, rédigée en termes analogues, soient considérées comme constituant l'accord intervenu en la matière entre les deux gouvernements — accord qui entrera en vigueur le 1<sup>er</sup> février 1933.

R. GRAHAM.

Son Excellence  
Benito Mussolini,  
etc., etc., etc.,  
Ministère des Affaires étrangères.

## II.

MINISTÈRE  
DES AFFAIRES ÉTRANGÈRES.

Aff. Pol. III.  
N° 235166/186.

ROME, le 26 novembre 1932-An XI.

MONSIEUR L'AMBASSADEUR,

J'ai l'honneur d'accuser réception de votre note N° 371, en date de ce jour, qui, traduite en italien, a la teneur suivante :

*(Voir traduction de la note N° I, page 390, de ce volume.)*

J'ai l'honneur de porter à votre connaissance, par la présente note, que le Ministère royal des Affaires étrangères accepte la proposition formulée par le Gouvernement du Royaume-Uni, à l'effet que les dispositions ci-dessus soient considérées comme constituant un accord régulier entre le gouvernement italien et le Gouvernement du Royaume-Uni. En conséquence, la présente note et la note de Votre Excellence N° 371, en date de ce jour, à laquelle répond la mienne, constituent le texte de l'accord qui entrera en vigueur le 1<sup>er</sup> février 1933.

Veillez agréer, etc.

MUSSOLINI.

Son Excellence  
Sir Ronald Graham,  
Ambassadeur de  
Sa Majesté britannique,  
Rome.



N° 3137.

---

**ÉTATS-UNIS D'AMÉRIQUE  
ET GRÈCE**

Traité d'arbitrage. Signé à Wash-  
ington, le 19 juin 1930.

---

**UNITED STATES OF AMERICA  
AND GREECE**

Treaty of Arbitration. Signed at  
Washington, June 19, 1930.

N° 3137. — TRAITÉ<sup>1</sup> D'ARBITRAGE ENTRE LES ÉTATS-UNIS D'AMÉRIQUE ET LA GRÈCE, SIGNÉ A WASHINGTON, LE 19 JUIN 1930.

*Textes officiels français et anglais communiqués par le délégué permanent de la République hellénique auprès de la Société des Nations. L'enregistrement de ce traité a eu lieu le 2 février 1933. Ce traité a été transmis au Secrétariat par le « Department of State » du Gouvernement des Etats-Unis d'Amérique le 5 décembre 1932.*

LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE HELLÉNIQUE et LE PRÉSIDENT DES ÉTATS-UNIS D'AMÉRIQUE.

Résolus à prévenir autant qu'il est en leur pouvoir toute interruption dans les relations pacifiques qui ont toujours existé entre les deux nations ;

Désireux d'affirmer de nouveau leur adhésion à la politique consistant à soumettre à une décision impartiale toutes contestations susceptibles de décisions judiciaires qui viendraient à s'élever entre eux ;

Soucieux, par leur exemple, non seulement de manifester que, dans leurs relations réciproques, ils condamnent la guerre comme instrument de politique nationale, mais encore de hâter le moment où la conclusion d'accords internationaux pour le règlement pacifique des conflits entre les Etats aura écarté pour toujours les possibilités de guerre entre les nations du monde ;

Ont décidé de conclure un traité d'arbitrage, et à ces fins ont désigné pour leurs plénipotentiaires respectifs, savoir :

LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE HELLÉNIQUE :

M. Charalambos SIMOPOULOS, envoyé extraordinaire et ministre plénipotentiaire de Grèce à Washington ; et

LE PRÉSIDENT DES ÉTATS-UNIS D'AMÉRIQUE :

M. Henry L. STIMSON, secrétaire d'Etat des Etats-Unis d'Amérique ;

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

*Article premier.*

Tous différends concernant des affaires internationales dans lesquelles les Hautes Parties contractantes se trouvent engagées par suite de la prétention d'un droit allégué par l'une à l'encontre de l'autre en vertu d'un traité ou autrement, qui n'auront pu être réglés par la voie diplomatique, ou par l'application du recours à une Commission appropriée de conciliation et qui, en raison de leur nature susceptible d'une décision appliquant les principes du droit et de l'équité, peuvent être jugés, seront soumis à la Cour permanente d'arbitrage établie à La Haye par la Convention<sup>2</sup> du 18 octobre 1907 ou à un autre tribunal compétent, ce qui sera décidé dans chaque cas par accord spécial ; cet accord spécial pourvoira à l'organisation dudit tribunal s'il est nécessaire, définira ses pouvoirs, exposera la question ou les questions en litige et déterminera la question à résoudre.

<sup>1</sup> L'échange des ratifications a eu lieu à Washington, le 23 septembre 1932

<sup>2</sup> DE MARTENS, *Nouveau Recueil général de Traités*, troisième série, tome III, page 360.

No. 3137. — ARBITRATION TREATY<sup>1</sup> BETWEEN THE UNITED STATES OF AMERICA AND GREECE. SIGNED AT WASHINGTON, JUNE 19, 1930.

*French and English official texts communicated by the Permanent Delegate of the Hellenic Republic accredited to the League of Nations. The registration of this Treaty took place February 2, 1933. This Treaty was transmitted to the Secretariat by the Department of State of the Government of the United States of America, December 5, 1932.*

THE PRESIDENT OF THE HELLENIC REPUBLIC and THE PRESIDENT OF THE UNITED STATES OF AMERICA.

Determined to prevent so far as in their power lies any interruption in the peaceful relations that have always existed between the two nations ;

Desirous of reaffirming their adherence to the policy of submitting to impartial decision all justiciable controversies that may arise between them ; and

Eager by their example not only to demonstrate their condemnation of war as an instrument of national policy in their mutual relations, but also to hasten the time when the perfection of international arrangements for the pacific settlement of international disputes shall have eliminated for ever the possibility of war among any of the Powers of the world ;

Have decided to conclude a treaty of arbitration and for that purpose they have appointed as their respective Plenipotentiaries :

THE PRESIDENT OF THE HELLENIC REPUBLIC :

Mr. Charalambos SIMOPOULOS, Envoy Extraordinary and Minister Plenipotentiary of Greece in Washington ; and

THE PRESIDENT OF THE UNITED STATES OF AMERICA :

Mr. Henry L. STIMSON, Secretary of State of the United States of America ;

Who, having communicated to one another their full powers found in good and due form, have agreed upon the following articles :

*Article I.*

All differences relating to international matters in which the High Contracting Parties are concerned by virtue of a claim of right made by one against the other under treaty or otherwise, which it has not been possible to adjust by diplomacy, which have not been adjusted as a result of reference to an appropriate commission of conciliation, and which are justiciable in their nature by reason of being susceptible of decision by the application of the principles of law or equity, shall be submitted to the Permanent Court of Arbitration established at The Hague by the Convention<sup>2</sup> of October 18, 1907, or to some other competent tribunal, as shall be decided in each case by special agreement, which special agreement shall provide for the organisation of such tribunal if necessary, define its powers, state the question or questions at issue, and settle the terms of reference.

<sup>1</sup> The exchange of ratifications took place at Washington, September 23, 1932.

<sup>2</sup> *British and Foreign State Papers*, Vol. 100, page 298.

L'accord spécial dans chaque cas sera conclu, en ce qui concerne la Grèce, en conformité des lois constitutionnelles de la Grèce et, en ce qui concerne les Etats-Unis d'Amérique, par le Président des Etats-Unis d'Amérique sur et avec l'avis et le consentement du Sénat des Etats-Unis.

*Article 2.*

Les dispositions du présent traité ne pourront pas être invoquées en ce qui concerne les différends dont l'objet :

- a) Relève de la juridiction nationale de l'une ou de l'autre des Hautes Parties contractantes ;
- b) Touche aux intérêts de tierces Puissances ;
- c) Dépend du maintien ou touche au maintien de l'attitude traditionnelle des Etats-Unis d'Amérique dans les affaires américaines, communément connue sous le nom de doctrine de Monroe ;
- d) Dépend de l'observation ou touche à l'observation des engagements de la Grèce en conformité du Pacte de la Société des Nations.

*Article 3.*

Le présent traité sera ratifié par le Président de la République hellénique en conformité des lois constitutionnelles de la Grèce et par le président des Etats-Unis d'Amérique sur et avec l'avis et le consentement du Sénat des Etats-Unis d'Amérique.

Les ratifications seront échangées à Washington aussitôt que faire se pourra et le traité prendra effet à la date de l'échange des ratifications. Il restera ensuite en vigueur sans limite de durée sauf dénonciation par l'une ou par l'autre des deux Parties contractantes, remise par écrit et avec préavis d'un an.

En foi de quoi les plénipotentiaires respectifs ont signé le présent traité, dressé en deux exemplaires, en français et en anglais, les deux textes faisant également foi, et y ont apposé leurs cachets.

Fait à Washington, le dix-neuf juin mil neuf cent trente.

(Sign.) Ch. SIMOPOULOS.

(Sign.) Henry L. STIMSON.

The special agreement in each case shall be made on the part of Greece in accordance with its constitutional laws, and on the part of the United States of America by the President of the United States of America by and with the advice and consent of the Senate thereof.

*Article 2.*

The provisions of this treaty shall not be invoked in respect of any dispute the subject matter of which :

- (a) Is within the domestic jurisdiction of either of the High Contracting Parties,
- (b) Involves the interests of third Parties,
- (c) Depends upon or involves the maintenance of the traditional attitude of the United States concerning American questions, commonly described as the Monroe Doctrine,
- (d) Depends upon or involves the observance of the obligations of Greece in accordance with the Covenant of the League of Nations.

*Article 3.*

The present treaty shall be ratified by Greece in accordance with its constitutional laws and by the President of the United States of America by and with the advice and consent of the Senate thereof.

The ratifications shall be exchanged at Washington as soon as possible, and the treaty shall take effect on the date of the exchange of the ratifications. It shall thereafter remain in force continuously unless and until terminated by one year's written notice given by either High Contracting Party to the other.

In faith whereof the respective Plenipotentiaries have signed this treaty in duplicate in the French and English languages, both texts having equal force, and hereunto affixed their seals.

Done at Washington the nineteenth day of June, one thousand nine hundred and thirty.

Ch. SIMOPOULOS.  
Henry STIMSON.



N° 3138.

---

**ÉTATS-UNIS D'AMÉRIQUE  
ET GRÈCE**

Traité de conciliation. Signé à Wash-  
ington, le 19 juin 1930.

---

**UNITED STATES OF AMERICA  
AND GREECE**

Treaty of Conciliation. Signed at  
Washington, June 19, 1930.

N<sup>o</sup> 3138. — TRAITÉ<sup>1</sup> DE CONCILIATION ENTRE LES ÉTATS-UNIS D'AMÉRIQUE ET LA GRÈCE, SIGNÉ A WASHINGTON, LE 19 JUIN 1930.

*Textes officiels français et anglais communiqués par le délégué permanent de la République hellénique auprès de la Société des Nations. L'enregistrement de ce traité a eu lieu le 2 février 1933. Ce traité a été transmis au Secrétariat par le « Department of State » du Gouvernement des États-Unis d'Amérique, le 5 décembre 1932.*

LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE HELLÉNIQUE et LE PRÉSIDENT DES ÉTATS-UNIS D'AMÉRIQUE, désireux de raffermir les liens d'amitié qui les relie, et aussi de favoriser la cause de la paix générale, ont résolu de conclure un traité à ces fins, et ont en conséquence désigné pour leurs plénipotentiaires :

LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE HELLÉNIQUE :

M. Charalambos SIMOPOULOS, envoyé extraordinaire et ministre plénipotentiaire de Grèce à Washington ; et

LE PRÉSIDENT DES ÉTATS-UNIS D'AMÉRIQUE :

M. Henry L. STIMSON, secrétaire d'État des États-Unis d'Amérique ;

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

*Article premier.*

Tous différends qui viendraient à s'élever entre le Gouvernement de Grèce et le Gouvernement des États-Unis d'Amérique de quelque nature qu'ils soient, lorsque les procédés diplomatiques ordinaires auront échoué et que les Hautes Parties contractantes n'auront pas recouru à la décision d'un tribunal compétent, seront soumis pour enquête et rapport à une Commission permanente internationale constituée selon la procédure prescrite par l'article suivant ; et les Hautes Parties contractantes conviennent de ne point se déclarer la guerre ou commencer les hostilités pendant l'enquête et avant la remise du rapport en question.

*Article 2.*

Cette commission internationale sera composée de cinq membres désignés de la façon suivante : Un membre sera choisi dans chaque pays par le gouvernement respectif ; un membre sera choisi par chaque gouvernement parmi les sujets d'un tiers pays ; le cinquième membre sera choisi de commun accord par les deux gouvernements ; il est entendu que celui-ci ne sera citoyen d'aucun des deux pays. Les dépenses de cette commission seront payées par les deux gouvernements en proportion égale.

<sup>1</sup> L'échange des ratifications a eu lieu à Washington, le 23 septembre 1932.



NO. 3138. — TREATY<sup>1</sup> OF CONCILIATION BETWEEN THE UNITED STATES OF AMERICA AND GREECE. SIGNED AT WASHINGTON, JUNE 19, 1930.

---

*French and English official texts communicated by the Permanent Delegate of the Hellenic Republic accredited to the League of Nations. The registration of this Treaty took place February 2, 1933. This Treaty was transmitted to the Secretariat by the Department of State of the Government of the United States of America, December 5, 1932.*

---

THE PRESIDENT OF THE HELLENIC REPUBLIC and THE PRESIDENT OF THE UNITED STATES OF AMERICA, being desirous to strengthen the bonds of amity that bind them together and also to advance the cause of general peace, have resolved to enter into a treaty for that purpose, and to that end have appointed as their Plenipotentiaries :

THE PRESIDENT OF THE HELLENIC REPUBLIC :

Mr. Charalambos SIMOPOULOS, Envoy Extraordinary and Minister Plenipotentiary of Greece in Washington ; and

THE PRESIDENT OF THE UNITED STATES OF AMERICA :

Mr. Henry L. STIMSON, Secretary of State of the United States of America ;

Who after having communicated to each other their respective full powers, found to be in proper form, have agreed upon and concluded the following articles :

*Article 1.*

Any disputes arising between the Government of Greece and the Government of the United States of America, of whatever nature they may be shall, when ordinary diplomatic proceedings have failed and the High Contracting Parties do not have recourse to adjudication by a competent tribunal, be submitted for investigation and report to a permanent International Commission constituted in the manner prescribed in the next succeeding Article ; and they agree not to declare war or begin hostilities during such investigation and before the report is submitted.

*Article 2.*

The International Commission shall be composed of five members, to be appointed as follows : One member shall be chosen from each country, by the Government thereof ; one member shall be chosen by each Government from some third country, the fifth member shall be chosen by common agreement between the two Governments, it being understood that he shall not be a citizen of either country. The expenses of the Commission shall be paid by the two Governments in equal proportions.

---

<sup>1</sup> The exchange of ratifications took place at Washington, September 23, 1932.

La Commission internationale sera constituée dans les six mois suivant l'échange des ratifications du présent traité ; et il sera pourvu aux vacances suivant le mode employé pour la nomination primitive.

*Article 3.*

Dans le cas où les Hautes Parties contractantes auraient échoué dans leurs efforts pour trancher un différend par les méthodes diplomatiques, et où elles n'auraient pas recours à la décision d'un tribunal compétent, elles le référeront immédiatement à la Commission internationale pour enquête et rapport. La Commission internationale pourra pourtant spontanément et par accord unanime offrir ses services aux mêmes fins ; et dans ce cas elle en avisera les deux gouvernements et demandera leur coopération à l'enquête.

Les Hautes Parties contractantes conviennent de fournir à la Commission internationale permanente tous les moyens et toutes les facilités nécessaires à son enquête et à son rapport.

Le rapport de la commission sera complété dans le délai d'un an compté du jour où elle aura déclaré que son enquête a commencé, à moins que les Hautes Parties contractantes ne réduisent ou prolongent ce délai par accord mutuel. Le rapport sera rédigé en trois exemplaires dont un sera présenté à chaque gouvernement et le troisième retenu par la commission pour ses dossiers.

Les Hautes Parties contractantes se réservent le droit d'agir indépendamment dans la question ayant fait la matière du différend une fois que le rapport de la commission leur aura été soumis.

*Article 4.*

Le présent traité sera ratifié par le Président de la République hellénique en conformité des lois constitutionnelles de la Grèce et par le Président des Etats-Unis d'Amérique par et avec l'avis et le consentement du Sénat américain.

Les ratifications seront échangées à Washington aussitôt que possible et le traité entrera en vigueur à la date de l'échange des ratifications. Il restera en vigueur sans limite de durée ; toutefois il pourra être dénoncé par écrit par l'une ou l'autre des Hautes Parties contractantes, et dans ce cas il cessera ses effets à l'expiration du délai d'un an à dater de la dénonciation.

En foi de quoi les plénipotentiaires respectifs ont signé le présent traité en deux exemplaires, en français et en anglais, les deux textes faisant également foi, et y ont apposé leurs cachets.

Fait à Washington, le dix-neuf juin mil neuf cent trente.

(S.) Ch. SIMOPOULOS.

(S.) H. L. STIMSON.

The International Commission shall be appointed within six months after the exchange of ratifications of this treaty ; and vacancies shall be filled according to the manner of the original appointment.

*Article 3.*

In case the High Contracting Parties shall have failed to adjust a dispute by diplomatic methods, and they do not have recourse to adjudication by a competent tribunal, they shall at once refer it to the International Commission for investigation and report. The International Commission may, however, spontaneously by unanimous agreement offer its services to that effect, and in such case it shall notify both Governments and request their co-operation in the investigation.

The High Contracting Parties agree to furnish the Permanent International Commission with all the means and facilities required for its investigation and report.

The report of the Commission shall be completed within one year after the date on which it shall declare its investigation to have begun, unless the High Contracting Parties shall limit or extend the time by mutual agreement. The report shall be prepared in triplicate, one copy shall be presented to each Government, and the third retained by the Commission for its files.

The High Contracting Parties reserve the right to act independently on the subject matter of the dispute after the report of the Commission shall have been submitted.

*Article 4.*

The present treaty shall be ratified by Greece in accordance with its constitutional laws and by the President of the United States of America by and with the advice and consent of the Senate thereof.

The ratifications shall be exchanged at Washington as soon as possible and the treaty shall take effect on the date of the exchange of the ratifications. It shall thereafter remain in force continuously unless and until terminated by one year's written notice given by either High Contracting Party to the other.

In faith whereof the respective Plenipotentiaries have signed this treaty in duplicate in the French and English languages, both texts having equal force, and hereunto affixed their seals.

Done at Washington, the nineteenth day of June, one thousand nine hundred and thirty.

(S.) Ch. SIMOPOULOS.

(S.) Henry L. STIMSON.



N° 3139.

---

**UNION ÉCONOMIQUE  
BELGO-LUXEMBOURGEOISE  
ET HONGRIE**

Convention pour le règlement par voie de compensation des créances commerciales entre l'Union économique belgo-luxembourgeoise et la Hongrie. Signée à Budapest, le 26 mars 1932.

---

**ECONOMIC UNION OF  
BELGIUM AND LUXEMBURG  
AND HUNGARY**

Convention for the Settlement by Clearance of Commercial Debts between the Economic Union of Belgium and Luxemburg and Hungary. Signed at Budapest, March 26, 1932.

N<sup>o</sup> 3139. — CONVENTION<sup>1</sup> POUR LE RÈGLEMENT PAR VOIE DE COMPENSATION DES CRÉANCES COMMERCIALES ENTRE L'UNION ÉCONOMIQUE BELGO-LUXEMBOURGEOISE ET LA HONGRIE. SIGNÉE A BUDAPEST, LE 26 MARS 1932.

---

*Texte officiel français communiqué par le ministre des Affaires étrangères de Belgique et le Ministre plénipotentiaire, chef de la Délégation hongroise auprès de la Société des Nations. L'enregistrement de cette convention a eu lieu le 3 février 1933.*

---

SON ALTESSE SÉRÉNISSIME LE RÉGENT DU ROYAUME DE HONGRIE, et SA MAJESTÉ LE ROI DES BELGES, agissant tant en son nom qu'au nom de SON ALTESSE ROYALE LA GRANDE-DUCHESSE DE LUXEMBOURG, en vertu d'accords existants ;

Désireux de régler par voie de compensation les créances résultant des échanges de marchandises entre la Hongrie et l'Union économique belgo-luxembourgeoise,

Ont résolu de conclure à cet effet une convention et ont désigné pour leurs plénipotentiaires :

SON ALTESSE SÉRÉNISSIME LE RÉGENT DU ROYAUME DE HONGRIE :

M. Louis WALKO, le ministre des Affaires étrangères de Hongrie ;

SA MAJESTÉ LE ROI DES BELGES :

M. le vicomte Jacques DAVIGNON, son envoyé extraordinaire et ministre plénipotentiaire à Budapest ;

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

*Article premier.*

Les paiements résultant exclusivement des échanges de marchandises entre la Hongrie et l'Union économique belgo-luxembourgeoise seront effectués moyennant compensation, pour la Hongrie auprès de la Banque nationale de Hongrie et pour l'Union économique belgo-luxembourgeoise, auprès de la Banque nationale de Belgique agissant pour le compte de l'Office de compensation belgo-luxembourgeois, de la façon indiquée dans les articles suivants.

---

<sup>1</sup> L'échange des ratifications a eu lieu à Budapest, le 12 juillet 1932.

<sup>1</sup> TRADUCTION. — TRANSLATION.

No. 3139. — CONVENTION <sup>2</sup> FOR THE SETTLEMENT BY CLEARANCE OF COMMERCIAL DEBTS BETWEEN THE ECONOMIC UNION OF BELGIUM AND LUXEMBURG AND HUNGARY. SIGNED AT BUDAPEST, MARCH 26, 1932.

*French official text communicated by the Belgian Minister for Foreign Affairs and by the Minister Plenipotentiary, Head of the Hungarian Delegation accredited to the League of Nations. The registration of this Convention took place February 3, 1933.*

HIS SERENE HIGHNESS THE REGENT OF THE KINGDOM OF HUNGARY and HIS MAJESTY THE KING OF THE BELGIANS, acting in his own name as also in the name of HER ROYAL HIGHNESS THE GRAND DUCHESS OF LUXEMBURG, in virtue of existing agreements;

Desirous of settling by clearance commercial debts resulting from exchanges of goods between Hungary and the Economic Union of Belgium and Luxemburg,

Have resolved to conclude a convention to this effect and have appointed as their Plenipotentiaries :

HIS ROYAL HIGHNESS THE REGENT OF THE KINGDOM OF HUNGARY :

Monsieur Louis WALKO, Hungarian Minister for Foreign Affairs ;

HIS MAJESTY THE KING OF THE BELGIANS :

Viscount Jacques DAVIGNON, His Envoy Extraordinary and Minister Plenipotentiary at Budapest ;

Who, having communicated their full powers, found in good and due form, have agreed on the following provisions :

*Article I.*

Payments relating solely to the exchange of goods between Hungary and the Economic Union of Belgium and Luxemburg shall be effected by clearance operations, in the case of Hungary, with the National Bank of Hungary and in the case of the Belgo-Luxemburg Economic Union, with the National Bank of Belgium acting on behalf of the Belgo-Luxemburg clearing office, in the manner set forth in the following Articles :

<sup>1</sup> Traduit par le Secrétariat de la Société des Nations, à titre d'information.

<sup>1</sup> Translated by the Secretariat of the League of Nations, for information.

<sup>2</sup> The exchange of ratifications took place at Budapest, July 12, 1932.

*Article 2.*

Toute créance pour achat de marchandises hongroises importées dans le territoire de l'Union économique belgo-luxembourgeoise devra être réglée moyennant le versement en belgas du prix d'achat auprès de la Banque nationale de Belgique en sa qualité de caissier de l'Office de compensation belgo-luxembourgeois. La Banque nationale de Belgique agissant au nom de l'Office de compensation belgo-luxembourgeois créditera les sommes encaissées sur un compte commun, sans intérêts, qu'elle ouvrira dans ses livres à la Banque nationale de Hongrie.

*Article 3.*

Toute créance pour achat de marchandises belges ou luxembourgeoises importées en Hongrie devra être réglée moyennant le versement en pengö du prix d'achat auprès de la Banque nationale de Hongrie.

La Banque nationale de Hongrie créditera les sommes encaissées sur un compte commun, sans intérêts, qu'elle ouvrira dans ses livres à la Banque nationale de Belgique agissant au nom de l'Office de compensation belgo-luxembourgeois.

*Article 4.*

Chaque gouvernement prendra, en ce qui le concerne, les mesures qu'il jugera utiles pour obliger ses importateurs à employer le système de la compensation.

*Article 5.*

La Banque nationale de Hongrie et la Banque nationale de Belgique, agissant pour compte de l'Office de compensation belgo-luxembourgeois, échangeront des avis réciproques des versements reçus avec indication de la date de chaque encaissement, autorisant de cette façon le paiement au vendeur d'après les dispositions contenues dans les articles 6 et 8.

Ce paiement sera effectué sur la base de la parité monétaire légale, à savoir :

$$\begin{aligned} 100 \text{ belgas} &= 79,50 \text{ pengö, et} \\ 100 \text{ pengö} &= 125,786 \text{ belgas.} \end{aligned}$$

En Hongrie, les créances libellées en autres monnaies que le belgas seront transformées en belgas suivant le cours de la monnaie respective, coté par la Banque nationale de Hongrie, le jour précédent le paiement en pengö de la dette à cette Institution.

*Article 6.*

Les vendeurs recevront les montants leur revenant d'après l'ordre chronologique des versements dont question à l'article 5 et conformément, en ce qui concerne les créances belges, aux conditions prévues à l'article 8 dans les limites des disponibilités existant dans les comptes communs respectifs, auprès de la Banque nationale de Hongrie pour les exportateurs de marchandises hongroises et auprès de la Banque nationale de Belgique, suivant les indications de l'Office de compensation belgo-luxembourgeois, pour les exportateurs de marchandises belges et luxembourgeoises.



*Article 2.*

Debts due for the purchase of Hungarian goods imported into the territory of the Economic Union of Belgium and Luxemburg shall be settled by payment of the purchase price in belgas to the National Bank of Belgium as treasurer for the Belgo-Luxemburg clearing office. The National Bank of Belgium, acting on behalf of the Belgo-Luxemburg clearing office, shall place the sums so received in a common account, without interest, which it will open in its books in the name of the National Bank of Hungary.

*Article 3.*

Debts due for the purchase of Belgian or Luxemburg goods imported into Hungary shall be settled by payment of the purchase price in pengö to the National Bank of Hungary.

The National Bank of Hungary shall credit the sums so received to a common account, without interest, which it will open in its books in the name of the National Bank of Belgium acting on behalf of the Belgo-Luxemburg clearing office.

*Article 4.*

Each Government shall, in so far as it is concerned, take such steps as it considers necessary to compel its importers to make use of the clearance system.

*Article 5.*

The national Bank of Hungary, and the National Bank of Belgium, acting on behalf of the Belgo-Luxemburg clearing office, shall exchange information as to sums paid in and the date of each payment, thus authorising payment to the vendor in accordance with the provisions of Articles 6 and 8.

This payment will be made on the basis of the legal currency parity, *i. e.* :

100 belgas equal 79.50 pengö  
100 pengö equal 125.786 belgas.

In Hungary sums due in other currencies than belgas shall be converted into belgas at the current rate for the currency concerned, as quoted by the National Bank of Hungary on the day preceding payment of the debt in pengö to that institution.

*Article 6.*

Vendors shall receive the sums due to them in the chronological order of the payments mentioned in Article 5 and, as regards debts due to Belgians, under the conditions laid down in Article 8 and within the limits of the funds respectively available in the common accounts at the National Bank of Hungary for exporters of Hungarian goods and at the National Bank of Belgium, in accordance with the instructions of the Belgo-Luxemburg clearing office, for exporters of Belgian and Luxemburg goods.

*Article 7.*

Les créances résultant des échanges de marchandises qui étaient échues, mais qui n'ont pas encore été payées au moment de l'entrée en vigueur de la présente convention, seront réglées conformément aux dispositions contenues dans celle-ci.

Au cas où dans le pays de l'acheteur, à la suite de créances résultant de l'échange de marchandises, des versements auraient été effectués en faveur du vendeur étranger sur un compte bloqué au nom du vendeur même, ou sur le compte d'un tiers, les deux Instituts, après présentation des documents y relatifs, se déclarent, dès à présent, disposés à accorder toutes les autorisations nécessaires pour le transfert de ces crédits sur le compte commun dans le pays de l'acheteur et à utiliser les montants relatifs de la même façon, comme s'ils avaient été directement versés par l'acheteur même, suivant les dispositions des articles 2 et 3.

*Article 8.*

Jusqu'à l'amortissement des créances échues, dont question à l'article 7, les montants versés à la Banque nationale de Belgique par les importateurs de marchandises hongroises dans le territoire de l'Union économique belgo-luxembourgeoise seront employés comme suit : 65 % seront consacrés au paiement des créances en faveur des exportateurs belges et luxembourgeois, 35 % seront tenus à la libre disposition de la Banque nationale de Hongrie.

Après amortissement des dettes échues précitées, le pourcentage laissé à la disposition de la Banque nationale de Hongrie sera porté à 45 % des rentrées.

L'Office de compensation belgo-luxembourgeois consacrerà les 65 % mis à sa disposition comme suit : 20 % à l'amortissement des créances postérieures à la date de la mise en vigueur du présent accord, 45 % à l'amortissement, au marc le franc, des créances échues, dont question à l'article 7. Il se réserve toutefois la faculté de modifier cette proportion en faveur des créances anciennes à concurrence des disponibilités qui ne seraient pas requises pour le règlement de créances nouvelles.

*Article 9.*

Si, dans les relations d'affaires entre une maison exportatrice de marchandises hongroises et une maison exportatrice de marchandises belges ou luxembourgeoises se présentait la possibilité d'une compensation résultant d'une opération d'achat et de vente, la Banque nationale de Hongrie et l'Office de compensation belgo-luxembourgeois autoriseront autant que possible cette compensation, en examinant chaque cas séparément.

*Article 10.*

L'Union économique belgo-luxembourgeoise s'efforcera dans la mesure du possible d'augmenter ses achats en Hongrie dans le but d'accélérer l'amortissement des anciennes créances sur la Hongrie et aussi dans le but de régler autant que possible par voie de compensation les nouvelles livraisons en Hongrie.

*Article 11.*

La présente convention entrera en vigueur dix jours après la date de l'échange des ratifications. Sa durée sera de trois mois. Elle pourra être dénoncée un mois avant son échéance. Elle sera prorogée pour une même période par voie de tacite reconduction aussi longtemps que l'une des Hautes Parties contractantes n'aura pas signifié son désir d'y mettre fin sous le préavis précité.

*Article 7.*

Debts already due in respect of exchanges of goods and remaining unpaid at the time of the coming into force of the present Convention shall be settled in accordance with the provisions contained therein.

If in the country of the purchaser sums due in respect of the exchange of goods have been paid in, in favour of a foreign vendor, to a blocked account standing in the vendor's own name, or into the account of a third party, the two institutions declare that, on presentation of the relevant documents, they will give the necessary authorisations for the transfer of such amounts to the common account in the country of the purchaser, and will use the amounts in question in the same way as if they had been paid direct by the purchaser himself in accordance with the provisions of Articles 2 and 3.

*Article 8.*

Until the debts mentioned in Article 7 have been liquidated, sums paid to the National Bank of Belgium by importers of Hungarian goods in the territory of the Economic Union of Belgium and Luxemburg will be employed as follows : 65 % will be devoted to payment of debts due to Belgian and Luxemburg exporters, 35 % will be held at the free disposal of the National Bank of Hungary.

After the above debts have been liquidated, the percentage left at the disposal of the National Bank of Hungary will be raised to 45 % of the receipts.

The Belgo-Luxemburg clearing office will employ the 65 % placed at its disposal as follows : 20 % for the liquidation of debts subsequent to the coming into force of the present Agreement, 45 % for the liquidation pro rata of the debts mentioned in Article 7. The clearing office, however, reserves the right to modify this proportion in favour of old debts in so far as sums are available which are not required for the settlement of new debts.

*Article 9.*

In the commercial relations between a firm exporting Hungarian goods and a firm exporting Belgian or Luxemburg goods, should there arise a possibility of settling by clearance a purchase and sale transaction, the National Bank of Hungary and the Belgo-Luxemburg clearing office will so far as possible authorise such clearance, considering each case separately.

*Article 10.*

The Economic Union of Belgium and Luxemburg will endeavour as far as possible to increase its purchases in Hungary in order to accelerate the liquidation of old debts due from Hungary, and also in order to secure payment for new deliveries to Hungary as far as possible by clearance.

*Article 11.*

The present Convention shall come into force ten days after the date of the exchange of ratifications. It shall remain in force for a period of three months. It may be denounced one month before its expiry. It shall be renewed for a further period of three months by tacit agreement so long as one of the High Contracting Parties has not, by giving the above notice, intimated its desire to terminate the Convention.

Si, pendant la durée de la présente convention, des changements sont apportés à la parité monétaire légale telle qu'elle est définie à l'article 5, cette convention cessera d'être en vigueur à partir du jour même de ces modifications.

Dans ce cas, comme dans celui de la résiliation de la convention par l'une des deux Parties s'il y avait au compte commun tenu par la Banque nationale de Hongrie un avoir en pengö en faveur des exportateurs belges ou luxembourgeois, cet avoir (pour autant qu'il ne serait pas compensé, au compte commun tenu par l'Office de compensation belgo-luxembourgeois, par un avoir en belga en faveur des exportateurs hongrois) serait transféré par la Banque nationale de Hongrie, en un compte bloqué en pengö-or, à une ou à des banques hongroises à désigner par les exportateurs belgo-luxembourgeois.

Des pourparlers seraient alors immédiatement engagés entre les Hautes Parties contractantes au sujet de ce compte.

Il est d'ailleurs entendu que, dans le cas de résiliation forcée pour cause de modification à la parité monétaire or légale, ces pourparlers immédiats auront pour objet non seulement le point spécial défini à l'alinéa précédent, mais la conclusion d'une nouvelle convention de compensation.

BUDAPEST, le 26 mars 1932.

(s) Jacques DAVIGNON, *m. p.*

(s) L. WALKO, *m. p.*

---

If during the term of the present Convention changes are made in the legal currency parity as defined in Article 5, the Convention will cease to be in force as from the date of such changes.

In this case and also should the Convention be denounced by one of the Parties, if the National Bank of Hungary then hold in the common account a sum in pengő in favour of Belgian or Luxemburg exporters, such sum (in so far as not set off, in the common account held by the Belgo-Luxemburg clearing office, by a sum in belgas in favour of Hungarian exporters) will be transferred by the National Bank of Hungary to a blocked account in gold pengő in one or more Hungarian banks to be named by the Belgo-Luxemburg exporters.

Negotiations would immediately be entered upon between the High Contracting Parties with regard to this account.

It is further understood that in the case of the compulsory termination of the Convention owing to a change in the legal gold monetary parity, such immediate negotiations would relate not only to the special point mentioned in the previous paragraph but also to the conclusion of a new Clearance Convention.

BUDAPEST, *March 26, 1932.*

(s) Jacques DAVIGNON, *m. p.*

(s) L. WALKO, *m. p.*



N° 3140.

---

**BELGIQUE ET MONACO**

Deuxième déclaration additionnelle  
à la Convention d'extradition du  
29 juin 1874 entre les deux pays.  
Signée à Paris, le 28 mai 1932.

---

**BELGIUM AND MONACO**

Second Additional Declaration to  
the Extradition Convention of  
June 29, 1874, between the two  
Countries. Signed at Paris, May  
28, 1932.

N<sup>o</sup> 3140. — DEUXIÈME DÉCLARATION<sup>1</sup> ADDITIONNELLE A LA CONVENTION D'EXTRADITION DU 29 JUIN 1874 ENTRE LA BELGIQUE ET LA PRINCIPAUTÉ DE MONACO. SIGNÉE A PARIS, LE 28 MAI 1932.

*Texte officiel français communiqué par le ministre des Affaires étrangères de Belgique. L'enregistrement de cette déclaration a eu lieu le 3 février 1933.*

SA MAJESTÉ LE ROI DES BELGES et SON ALTESSE SÉRÉNISSIME LE PRINCE DE MONACO ayant jugé utile de modifier en certains points la Convention<sup>2</sup> d'extradition du 29 juin 1874, déjà modifiée le 30 décembre 1881<sup>3</sup>, ont nommé à cet effet leurs plénipotentiaires, à savoir :

SA MAJESTÉ LE ROI DES BELGES :

Le baron E. DE GAIFFIER D'HESTROY, son ambassadeur extraordinaire et plénipotentiaire près S. Exc. le président de la République française ;

SON ALTESSE SÉRÉNISSIME LE PRINCE DE MONACO :

Le comte Henri DE MALEVILLE, son envoyé extraordinaire et ministre plénipotentiaire près Sa Majesté le Roi des Belges ;

Qui, après s'être communiqué leurs pleins pouvoirs respectifs, dûment reconnus en règle, sont convenus par la présente déclaration de ce qui suit :

*Article premier.*

A l'article premier, 2<sup>o</sup>, de la Déclaration du 30 décembre 1881 est ajouté le paragraphe suivant :

Ne sera pas réputé politique ni fait connexe à un semblable délit, l'attentat contre la personne du chef d'un gouvernement étranger ou contre celle des membres de sa famille, lorsque cet attentat constitue le fait, soit de meurtre, soit d'assassinat, soit d'empoisonnement.

*Article 2.*

L'article 2, 3<sup>o</sup>, 5<sup>o</sup>, 6<sup>o</sup>, 10<sup>o</sup>, 17<sup>o</sup>, de la Convention du 29 juin 1874 est modifié comme suit :

I. Le 3<sup>o</sup> est complété par les dispositions suivantes : « embauchage, entraînement ou détournement, même avec son consentement, d'une femme ou d'une fille mineure

<sup>1</sup> L'échange des ratifications a eu lieu à Paris, le 12 décembre 1932.

<sup>2</sup> DE MARTENS, *Nouveau Recueil général de Traités*, deuxième série, tome I, page 202.

<sup>3</sup> DE MARTENS, *Nouveau Recueil général de Traités*, deuxième série, tome VIII, page 448.



<sup>1</sup> TRADUCTION. — TRANSLATION.

No. 3140. — SECOND ADDITIONAL DECLARATION <sup>2</sup> TO THE EXTRADITION CONVENTION OF JUNE 29, 1874, BETWEEN BELGIUM AND THE PRINCIPALITY OF MONACO. SIGNED AT PARIS, MAY 28, 1932.

*French official text communicated by the Belgian Minister for Foreign Affairs. The registration of this Declaration took place February 3, 1933.*

HIS MAJESTY THE KING OF THE BELGIANS and HIS SERENE HIGHNESS THE PRINCE OF MONACO, considering it desirable to modify in certain respects the Extradition Convention <sup>3</sup> of June 29, 1874, already modified on December 30, 1881<sup>4</sup>, have for this purpose appointed as their Plenipotentiaries :

HIS MAJESTY THE KING OF THE BELGIANS :

Baron E. DE GAIFFIER D'HESTROY, His Ambassador Extraordinary and Plenipotentiary accredited to His Excellency the President of the French Republic ;

HIS SERENE HIGHNESS THE PRINCE OF MONACO :

Count Henri de MALEVILLE, His Envoy Extraordinary and Minister Plenipotentiary accredited to His Majesty the King of the Belgians ;

Who, having communicated their full powers, found in good and due form, have agreed, by the present Declaration, as follows :

*Article 1.*

The following paragraph shall be added to Article 1, N<sup>o</sup> 2, of the Declaration of December 30, 1881 :

“ An attack made or attempted against the person of the Head of a foreign Government or the person of the members of his family shall not be regarded as a political offence or as an act connected with a political offence, when it constitutes murder, assassination or poisoning. ”

*Article 2.*

Article 2, N<sup>os</sup> 3, 5, 6, 10 and 17 of the Convention of June 29, 1874, shall be modified as follows :

I. N<sup>o</sup> 3 shall be supplemented by the following provisions : “ procuring, enticing or leading away for immoral purposes a woman or female minor even with her consent,

<sup>1</sup> Traduit par le Secrétariat de la Société des Nations, à titre d'information.

<sup>1</sup> Translated by the Secretariat of the League of Nations, for information.

<sup>2</sup> The exchange of ratifications took place at Paris, December 12, 1932.

<sup>3</sup> *British and Foreign State Papers*, Vol. 65, page 498.

<sup>4</sup> *British and Foreign State Papers*, Vol. 72, page 1001.

en vue de la débauche, pour satisfaire les passions d'autrui ; embauchage, entraînement ou détournement d'une femme ou fille majeure en vue de la débauche, lorsque le fait a été commis par fraude ou à l'aide de violences, menaces, abus d'autorité ou tout autre moyen de contrainte, pour satisfaire les passions d'autrui ; rétention contre son gré, même pour cause de dettes contractées, d'une personne dans une maison de débauche ou contrainte sur une personne majeure pour la débauche. »

II. Le 5<sup>o</sup> est remplacé par « Incendie par malveillance ».

III. Le 6<sup>o</sup> est complété par les mots « voies ferrées » ajoutés après : « Destruction de constructions... »

IV. Le 10<sup>o</sup> est remplacé par : « Fausses monnaies comprenant la contrefaçon et l'altération de la monnaie, l'émission et la mise en circulation de la monnaie contrefaite ou altérée, ainsi que les fraudes dans le choix des échantillons pour la vérification du titre et du poids des monnaies ;

» Contrefaçon ou falsification d'effets publics ou de billets de banque, de titres publics ou privés, émission ou mise en circulation de ces effets, billets ou titres contrefaits ou falsifiés ; faux en écritures ou dans les dépêches télégraphiques et usage de ces dépêches, effets, billets ou titres contrefaits, fabriqués ou falsifiés ;

» Contrefaçon ou falsification de sceaux, timbres, poinçons, marques, coupons pour le transport des personnes ou des choses, timbres-poste ou autres timbres adhésifs ; usage de ces objets contrefaits ou falsifiés ; usage préjudiciable des vrais sceaux, timbres, poinçons et marques ; application méchante ou frauduleuse sur un objet d'art, un ouvrage de littérature ou de musique du nom d'un auteur ou de tout signe distinctif adopté par lui pour désigner son œuvre ; vente, exposition en vente, détention dans les magasins, introduction sur le territoire, pour être vendus, desdits objets » ;

V. Le 17<sup>o</sup> est complété par « révolte contre l'autorité du maître de bord sur un navire en haute mer. »

#### Article 5.

L'article 15 de la même convention est modifié comme suit :

« Les deux gouvernements s'engagent à se communiquer réciproquement les arrêts et jugements de condamnation pour crimes et délits de toute espèce qui auront été prononcés par les tribunaux de l'un des États contre les sujets de l'autre. Cette communication sera effectuée moyennant l'envoi, par voie diplomatique, d'un extrait de la décision prononcée et devenue définitive au gouvernement du pays auquel appartient le condamné.

» Chacun des gouvernements donnera à ce sujet les instructions nécessaires aux autorités compétentes. »

#### Article 4.

La présente déclaration entrera en vigueur dix jours après sa publication dans les formes prescrites par la législation des deux pays. Elle aura la même durée que la Convention du 29 juin 1874 et la Déclaration du 30 décembre 1881 auxquelles elle se rapporte.

En foi de quoi les plénipotentiaires respectifs ont signé la présente déclaration qu'ils ont revêtue de leur cachet.

Fait à Paris, le 28 mai 1932.

(L. C.) Henri DE MALEVILLE.

(L. C.) E. DE GAIFFIER.

in order to gratify the passions of another ; procuring, enticing or leading away for immoral purposes, a woman or girl of full age, when the act was committed by fraud or by force, threats, abuse of authority, or any other means of compulsion, in order to gratify the passions of another ; detention of a person in a disorderly house against her will, even on account of debts contracted, or coercion for immoral purposes of a person of full age."

II. No. 5 shall be replaced by "arson".

III. No. 6 shall be supplemented by the word "railways" added after : "Destruction of buildings..."

IV. No. 10 shall be replaced by : "Counterfeit coin, including the counterfeiting and alteration of currency, the uttering and putting into circulation of counterfeit or altered currency and the fraudulent selection of samples for testing the standard and weight of coin ;

"The counterfeiting or falsification of public bills or banknotes, public or private securities, the uttering or putting into circulation of such counterfeit or falsified bills, notes or securities ; the forgery of documents or telegrams and the employment of such counterfeit, forged or falsified telegrams, bills, notes or securities ;

"The counterfeiting or falsification of seals, stamps, dies, marks, coupons for the transport of persons or things, postage stamps or other adhesive stamps ; the use of such counterfeit or falsified objects ; the improper use of genuine seals, stamps, dies and marks ; the malicious or fraudulent application to a work of art or a literary or musical work, of an author's name or some other distinctive sign selected by him to indicate his work ; the sale, offering for sale, warehousing and importation into the territory for sale therein of the said objects ;"

V. No. 17 shall be supplemented by : "refusal to obey the orders of the master of a vessel on the high seas".

#### Article 3.

Article 15 of the said Convention shall be modified as follows :

"The two Governments undertake to communicate to each other the sentences or judgments for crimes and misdemeanours of all kinds pronounced by the Courts of one State against the subjects of the other. Such communications shall be made by the despatch through the diplomatic channel of an extract from the final decision to the Government of the country to which the convicted person belongs.

"Each of the Governments shall give the necessary instructions on the matter to the competent authorities."

#### Article 4.

The present Declaration shall come into force ten days after it has been published in the form prescribed by the laws of the two countries. It shall have the same duration as the Convention of June 29, 1874, and the Declaration of December 30, 1881, to which it refers.

In faith whereof the respective Plenipotentiaries have signed the present Declaration to which they have affixed their seals.

Done at Paris on May 28, 1932.

(L. C.) Henri DE MALEVILLE.

(L. C.) E. DE GAIFFIER.



N° 3141.

---

## DANEMARK ET POLOGNE

Echange de notes ayant pour objet d'introduire, à titre d'addition à la Convention de La Haye du 17 juillet 1905, relative à la procédure civile, de nouvelles simplifications dans l'assistance judiciaire réciproque. Copenhague, le 25 janvier 1933.

---

## DENMARK AND POLAND

Exchange of Notes with the object of introducing further Simplifications as an Addition to the Civil Procedure Convention concluded at The Hague July 17, 1905, in reciprocal Judicial Assistance. Copenhagen, January 25, 1933.

N° 3141. — ÉCHANGE DE NOTES ENTRE LES GOUVERNEMENTS DANOIS ET POLONAIS AYANT POUR OBJET D'INTRODUIRE, A TITRE D'ADDITION A LA CONVENTION DE LA HAYE DU 17 JUILLET 1905, RELATIVE A LA PROCÉDURE CIVILE, DE NOUVELLES SIMPLIFICATIONS DANS L'ASSISTANCE JUDICIAIRE RÉCIPROQUE. COPENHAGUE, LE 25 JANVIER 1933.

*Texte officiel français communiqué par le délégué permanent du Danemark auprès de la Société des Nations. L'enregistrement de cet échange de notes a eu lieu le 7 février 1933.*

I.

COPENHAGUE, le 25 janvier 1933.

MONSIEUR LE MINISTRE,

J'ai l'honneur de vous accuser réception de votre note en date de ce jour et de vous confirmer que le Gouvernement du Roi et le Gouvernement de la République, à titre d'addition à la Convention<sup>1</sup> de La Haye du 17 juillet 1905 relative à la procédure civile, sont convenus de ce qui suit :

Au cas où les actes à signifier (article premier ss. de la convention susmentionnée), les commissions rogatoires (article 8 ss.) ou les décisions relatives aux frais et dépens (articles 18 et 19), transmis par une autorité danoise à une autorité polonaise ou vice versa, ne seraient pas accompagnés des traductions respectivement prévues par les articles 3, 10 et 19, alinéa 2, N° 3, l'autorité requise n'aura pas pour cette raison le droit de refuser de donner suite à la demande en question, mais elle sera tenue de faire établir elle-même les traductions nécessaires.

Les frais y relatifs seront, sur demande, remboursés à l'autorité requise par l'autorité requérante.

Veillez agréer, Monsieur le Ministre, l'assurance de ma haute considération.

(Signé) P. MUNCH.

Son Excellence  
Monsieur Michel Sokolnicki,  
Ministre de Pologne.

Pour copie conforme :

O. C. Mohr,

Secrétaire général au Ministère  
des Affaires étrangères.

<sup>1</sup> DE MARTENS, *Nouveau Recueil général de Traités*, troisième série, tome II, page 243.

---

<sup>1</sup> TRADUCTION. — TRANSLATION.

No. 3141. — EXCHANGE OF NOTES BETWEEN THE DANISH AND POLISH GOVERNMENTS WITH THE OBJECT OF INTRODUCING FURTHER SIMPLIFICATIONS, AS AN ADDITION TO THE CIVIL PROCEDURE CONVENTION CONCLUDED AT THE HAGUE, JULY 17, 1905, IN RECIPROCAL JUDICIAL ASSISTANCE. COPENHAGEN, JANUARY 25, 1933.

---

*French official text communicated by the Permanent Delegate of Denmark accredited to the League of Nations. The registration of this Exchange of Notes took place February 7, 1933.*

---

## I.

COPENHAGEN, January 25, 1933.

MONSIEUR LE MINISTRE,

I have the honour to acknowledge receipt of your Note of to-day's date and to confirm that His Majesty's Government and the Government of the Republic have agreed upon the following addition to The Hague Convention <sup>2</sup> of July 17, 1905, regarding Civil Procedure :

Should documents for service (Article 1 et seq. of the above-mentioned Convention), " commissions rogatoires " (Article 8 et seq.) or decisions regarding costs and charges (Articles 18 and 19) be transmitted by a Danish authority to a Polish authority or *vice versa*, without the accompanying translations provided for in Articles 3, 10 and 19, paragraph 2, No. 3, the authority to whom application is made shall not therefore be entitled to refuse to accede to the request in question but shall itself be responsible for having the necessary translations prepared.

Aux charges thus incurred shall, if so desired, be refunded to the authority to whom application is made by the authority making application.

I have the honour to be, etc.

(Signed) P. MUNCH.

His Excellency  
M. Michel Sokolnicki,  
Polish Minister.

---

<sup>1</sup> Traduit par le Secrétariat de la Société des Nations, à titre d'information.

<sup>1</sup> Translated by the Secretariat of the League of Nations, for information.

<sup>2</sup> *British and Foreign State Papers*, Vol. 99, page 990.

## II.

COPENHAGUE, le 25 janvier 1933.

MONSIEUR LE MINISTRE,

J'ai l'honneur de vous accuser réception de votre note en date de ce jour et de vous confirmer que le Gouvernement de la République et le Gouvernement du Roi, à titre d'addition à la Convention de La Haye du 17 juillet 1905 relative à la procédure civile, sont convenus de ce qui suit :

Au cas où les actes à signifier (article premier ss. de la convention susmentionnée), les commissions rogatoires (article 8 ss.) ou les décisions relatives aux frais et dépens (articles 18 et 19), transmis par une autorité polonaise à une autorité danoise ou vice versa, ne seraient pas accompagnés des traductions respectivement prévues par les articles 3, 10 et 19, alinéa 2, N° 3, l'autorité requise n'aura pas pour cette raison le droit de refuser de donner suite à la demande en question, mais elle sera tenue de faire établir elle-même les traductions nécessaires.

Les frais y relatifs seront, sur demande, remboursés à l'autorité requise par l'autorité requérante.

Veillez agréer, Monsieur le Ministre, l'assurance de ma haute considération.

(Signé) SOKOLNICKI.

Son Excellence  
Monsieur P. Munch,  
Ministre des Affaires étrangères.

Pour copie conforme :

O. C. Mohr,  
Secrétaire général du Ministère  
des Affaires étrangères.



## II.

COPENHAGEN, *January 25, 1933.*

YOUR EXCELLENCY,

I have the honour to acknowledge receipt of your note of to-day's date and to confirm that the Government of the Republic and His Majesty's Government have agreed upon the following addition to The Hague Convention of July 17, 1905, regarding Civil Procedure :

Should documents for service (Article 1 et seq. of the above-mentioned Convention), " commissions rogatoires " (Article 8 et seq.) or decisions regarding costs and charges (Articles 18 and 19) be transmitted by a Polish authority to a Danish authority or *vice versa*, without the accompanying translations provided for in Articles 3, 10 and 19, paragraph 2, No. 3, the authority to which application is made shall not therefore be entitled to refuse to accede to the request in question but shall itself be responsible for having the necessary translations prepared.

Any charges thus incurred shall, if so desired, be refunded to the authority to which application is made by the authority making application.

I have the honour to be, etc.

(Signed) SOKOLNICKI.

His Excellency  
M. P. Munch,  
Minister for Foreign Affairs.



N° 3142.

---

## BRÉSIL ET PARAGUAY

Protocole portant instructions pour la délimitation et l'abornement de la frontière entre les deux pays, signé à Rio-de-Janeiro, le 9 mai 1930, et échange de notes y relatif, Asuncion, les 30 novembre et 9 décembre 1931.

---

## BRAZIL AND PARAGUAY

Protocol containing Instructions for the Delimitation and Marking of the Boundary between the two Countries, signed at Rio de Janeiro, May 9, 1930, and Exchange of Notes relating thereto, Asuncion, November 30 and December 9, 1931.

TEXTE PORTUGAIS. — PORTUGUESE TEXT.

Nº 3142. — PROTOCOLLO DE INSTRUCÇÕES PARA A DEMARCAÇÃO E CARACTERIZAÇÃO DA FRONTEIRA BRASIL-PARAGUAY. ASSINADO, EM RIO DE JANEIRO, EM 9, DE MAIO DE 1930.

*Textes officiels espagnol et portugais communiqués par le chargé d'Affaires a. i. des Etats-Unis du Brésil à Berne. L'enregistrement de ce protocole a eu lieu le 10 février 1933.*

OS GOVERNOS DA REPUBLICA DOS ESTADOS UNIDOS DO BRASIL e DA REPUBLICA DO PARAGUAY, no intuito de dar cumprimento ao estipulado no parographo unico do artigo terceiro do tratado<sup>1</sup> de limites, complementar do de 1872, firmado no Rio de Janeiro a 21 de Maio de 1927, e, por outro lado, no de attender necessidade de serem reparados alguns dos marcos da fronteira entre os dois paizes, demarcada de 1872 a 1874 por uma commissão mixta brasileiro-paraguayana, de serem substituidos os marcos da mesma fronteira, que hajam desaparecido, e de serem collocados marcos intermediarios nos pontos que forem julgados convenientes, resolveram celebrar o presente ajuste, no qual todas essas providencias se acham indicadas. Para esse effeito, os Senhores Octavio MANGABEIRA, Ministro de Estado das Relações Exteriores do Brasil, e Fulgencio R. MORENO, Enviado Extraordinario e Ministro Plenipotenciario do Paraguay junto do Governo brasileiro, reunidos no Palacio Itamaraty, devidamente autorizados, convieram no seguinte :

*Artigo 1º.*

Dentro do mais breve prazo possivel, cada um dos dois Governos nomeará uma commissão, composta de um chefe e de tantos ajudantes ou

<sup>1</sup> DE MARTENS, *Nouveau Recueil général de Traités*, deuxième série, tome IV, page 573.

TEXTE ESPAGNOL. — SPANISH TEXT.

Nº 3142. — PROTOCOLO DE INSTRUCIONES PARA LA DEMARCACIÓN Y CARACTERIZACIÓN DE LA FRONTERA BRASIL-PARAGUAY. FIRMADO EN RIO DE JANEIRO, EL 9 DE MAYO DE 1930.

*Spanish and Portuguese official texts communicated by the Chargé d'Affaires a. i. of the United States of Brazil at Berne. The registration of this Protocol took place February 10, 1933.*

LOS GOBIERNOS DE LA REPÚBLICA DE LOS ESTADOS UNIDOS DEL BRASIL y DE LA REPÚBLICA DEL PARAGUAY, con el objeto de dar cumplimiento a lo estipulado en el párrafo único del artículo tercero del tratado<sup>1</sup> de límites, complementario al de 1872, firmado en Río de Janeiro el 21 de Mayo de 1927, y, por otro lado, con el de atender a la necesidad de reparar algunos de los hitos de la frontera entre los dos países, demarcada de 1872 a 1874 por una comisión mixta brasileño-paraguaya, de remplazar los hitos de la misma frontera, que hayan desaparecido, y de colocar hitos intermedios que fuesen juzgados convenientes, han resuelto celebrar el presente acuerdo, en el cual todas esas providencias se hallan indicadas. Reunidos a ese efecto en el Palacio Itamaraty los Señores Octavio MANGABEIRA, Ministro de Estado de Relaciones Exteriores del Brasil, y Fulgencio R. MORENO, Enviado Extraordinario y Ministro Plenipotenciario del Paraguay ante el Gobierno brasileño, debidamente autorizados, convinieron en lo siguiente :

*Artículo 1º.*

Dentro del más breve plazo posible, cada uno de los Gobiernos nombrará una comisión, compuesta de un jefe y de tantos ayudantes ó

<sup>1</sup> *British and Foreign State Papers*, Vol. 62, page 282.

auxiliares quantos lhe parecerem estritamente necessarios, para o fim de se levar a effeito a demarcação da fronteira brasileiro-paraguayana, no trecho definido nos artigos 1º e 2º do tratado de 21 de Maio de 1927 e executar os demais serviços indicados no presente protocollo.

*Artigo 2º.*

As duas commissões reunir-se-hão em Assumpção, no dia 1º de Julho de 1930, e ahí constituirão uma commissão mixta, que se denominará « Commissão mixta de limites e de caracterização da fronteira Brasil-Paraguay ».

*Artigo 3º.*

Nessa primeira reunião, que constituirá a primeira Conferencia da Commissão mixta, os chefes das duas commissões procederão ao exame e cotejo dos titulos de nomeação de todo o pessoal technico das ditas commissões, bem como dos textos do presente protocollo. Proceder-se-á, tambem, ao exame e cotejo dos instrumentos de determinações astronomicas e topographicas, ficando desde já assente que se adoptará o systema sexagesimal, para as medidas angulares, e o decimal, para as lineares.

*Artigo 4º.*

Cada commissão terá um livro de actas. Estas consignarão todas as reuniões da Commissão mixta e as deliberações combinadas e approvadas em commum, e serão lavradas nos dois idiomas (portuguez e castelhano), em cada um dos dois livros, sendo cada um dos quatro textos assignado por todos os membros da Commissão mixta, ou sómente pelos chefes de cada commissão ou primeiros commissarios, nos casos em que tenham que deliberar entre si. Todas as actas serão numeradas seguidamente e remetidas em cópia authenticada a cada um dos dois Governos, para exame e final deliberação.

*Artigo 5º.*

Lavrada a acta da primeira Conferencia, procederão os chefes de cada commissão, ou

auxiliares quantos le pareciere estritamente necessarios, para el fin de llevar a efecto la demarcación de la frontera brasileño-paraguaya, en la parte definida en los artículos 1º y 2º del tratado de 21 de Mayo de 1927 y ejecutar los demás trabajos indicados en el presente protocolo.

*Artículo 2º.*

Las dos comisiones se reunirán en la Asunción, el día 1º de Julio de 1930, y ahí constituirán una comisión mixta, que se denominará « Comisión mixta de límites y de caracterización de la frontera Brasil-Paraguay ».

*Artículo 3º.*

En esa primera reunión, que constituirá la primera conferencia de la comisión mixta, los jefes de las dos comisiones procederán al examen y cotejo de los títulos de nombramiento de todo el personal técnico de las referidas comisiones, bien como de los textos del presente protocolo. Se procederá también al examen y cotejo de los instrumentos de determinaciones astronómicas y topográficas, quedando desde ya acordado que se adoptará el sistema sexagesimal, para las medidas angulares, y el decimal, para las lineales.

*Artículo 4º.*

Cada comisión poseerá un libro de actas. En estas se consignarán todas las reuniones de la Comisión mixta y las deliberaciones combinadas y aprobadas en comun, y serán labradas en los dos idiomas (portugués y castellano), en cada uno de los dos libros, siendo cada uno de los cuatro textos firmado por todos los miembros de la comisión mixta o solamente por los jefes de cada comisión o primeros comisarios, en los casos en que tengan que deliberar entre ellos. Todas las actas serán numeradas seguidamente y remitidas en copia autenticada a cada uno de los Gobiernos, para examen y final deliberación.

*Artículo 5º.*

Labrada el acta de la primera conferencia, procederán los jefes de cada comisión, o primeros

primeiros commissarios, á constituição das sub-commissões mixtas, com a representação dos dois paizes que julguem necessaria, designando cada um delles o pessoal tecnico para a composição dessas sub-commissões, que, em seguida, iniciarão os trabalhos que lhes forem prescriptos.

*Artigo 6º.*

A composição e o funcionamento das sub-commissões mixtas serão regulados por instrucções organizadas, em commum, pelos primeiros commissarios, com o objectivo principal da determinação das coordenadas geographicas dos marcos construidos ou a serem construidos nos pontos julgados convenientes ; do levantamento topographico do rio Paraguay e de suas margens ; do levantamento hydrographico do mesmo rio, para a determinação da linha mediana do canal principal, de maior profundidade, mais facil e franca navegação, determinação que deverá ser mais rigorosamente executada nas vizinhanças das ilhas a serem discriminadas, de modo que se obtenham dados sufficientes para o cumprimento integral das disposições do tratado de 21 de Maio de 1927, na parte referente á discriminação e definição territorial das ditas ilhas ; da construcção dos marcos ou signaes que se devam construir nas ilhas discriminadas ou nos outros pontos julgados convenientes.

O levantamento hydrographico será ligado ao topographico e este, por sua vez, amarrado ao levantamento astronomico, definido o ultimo, no terreno, pelas coordenadas geographicas dos marcos e signaes construidos e a serem construidos.

*Artigo 7º.*

Uma vez compostas as sub-commissões, mencionadas no artigo anterior, ellas poderão ser alteradas, na sua composição ou no seu funcionamento, por accôrdo prévio, entre os primeiros commissarios. Nenhuma operação será considerada valida, se não houver sido combinada e realizada de commum accôrdo. As cadernetas de registo de levantamento serão assignadas, em cada folha, pelos operadores de um e outro paiz e rubricadas pelos primeiros commissarios.

comisarios, a la constitución de subcomisiones mixtas, con la representación que juzguen necesaria, de los dos países, designando cada uno de ellos el personal técnico para la composición de esas subcomisiones, las cuales iniciarán, en seguida, los trabajos que les fueren señalados.

*Artículo 6º.*

La composición y el funcionamiento de las subcomisiones mixtas serán reglamentados por medio de instrucciones organizadas, de común acuerdo, por los primeros comisarios, con el objeto principal de la determinación de las coordenadas geográficas de los marcos ya construidos o que serán construidos en los puntos juzgados convenientes ; del levantamiento topográfico del rio Paraguay y de sus orillas ; del levantamiento hidrográfico del mismo río para la determinación de la línea mediana del canal principal, de mayor calado, más facil y franca navegación, determinación que deberá ser ejecutada con mayor rigurosidad en las vecindades de las islas sujetas a distribución, de manera que se obtengan datos sufficientes para el cumplimiento integral de las disposiciones del tratado de 21 de Mayo de 1927, en la parte referente a la distribución y definición territorial de dichas islas ; de la construcción de los hitos o señales que se deban construir en las islas adjudicadas o en otros puntos juzgados convenientes.

El levantamiento hidrográfico será ligado al topográfico y este, a su vez, atado al levantamiento astronómico, definido el último, en el terreno, por las coordenadas geográficas de los hitos o señales ya construidos o a ser construidos.

*Artículo 7º.*

Una vez constituidas las subcomisiones mencionadas en el artículo anterior, podrán ser ellas modificadas en su composición o en su funcionamiento, por acuerdo prévio entre los primeros comisarios. Ninguna operación será considerada válida, si no hubiese sido combinada y realizada de común acuerdo. Los cuadernos de registro de levantamiento serán firmados, en cada hoja, por los operadores de uno y otro país y rubricados por los primeros comisarios.

*Artigo 8º.*

Cada comissão estará provida dos instrumentos e elementos de trabalho necessario para o desempenho da tarefa que incumbe á Comissão mixta, e terá independencia administrativa.

*Artigo 9º.*

A Comissão mixta construirá os marcos previstos no artigo 3º do tratado de 21 de Maio de 1927 e levará a effeito os demais trabalhos indicados no artigo seguinte deste protocollo. De toda a construção ou reparação de marcos, será lavrado um termo, com as devidas referencias e todas as características dos marcos. No caso de novos marcos, estes terão a forma e dimensões previamente combinadas pelos primeiros commissarios. Os termos acima mencionados serão transcriptos em actas da Comissão mixta, com a declaração de ficarem os marcos inaugurados, dependendo a adjudicação dos territorios da approvação de taes actas, pelos dois Governos. Concedida essa approvação, cumpre aos primeiros commissarios communificarem-ha ás autoridades locais, para os devidos effeitos de posse e utilização.

*Artigo 10.*

A Comissão mixta procederá á reparação ou substituição dos marcos da fronteira commum, demarcada de 1872 a 1874, que estiverem damnificados ou destruidos, mantendo as suas respectivas situações. Além disto, observadas as prescrições do tratado de limites de 9 de Janeiro de 1872 e o que se contém na acta da 18ª e ultima Conferencia da Comissão mixta executora do dito tratado de 1872, assignada em Assumpção a 24 de Outubro de 1874, construirá novos marcos entre os já existentes, nas terras altas da referida fronteira, indicadas naquelle tratado, de modo que cada trecho da linha divisoria fique definido por uma polygonal rectilinea, caracterizados os seus vértices pelos marcos existentes e pelos que forem construidos, de modo que de qualquer delles se possam avistar, directamente e a olhos desarmados, os dois contiguos.

Os primeiros commissarios, de commum accordo, farão proceder previamente ao levanta-

*Artículo 8º.*

Cada comisión estará provida de los instrumentos y elementos de trabajo necesarios para el desempeño de la tarea que corresponde a la Comisión mixta, y tendrá independencia administrativa.

*Artículo 9º.*

La comisión mixta construirá los hitos previstos en el artículo 3º del tratado de 21 de Mayo de 1927 y llevará a efecto los demás trabajos indicados en el artículo siguiente de este protocolo. De toda construcción o reparación de hitos, será labrada una acta, con las debidas referencias a todas las características de los hitos. En el caso de nuevos hitos, estos tendrán la forma y dimensiones previamente acordadas por los primeros comisarios. Las actas arriba mencionadas serán transcriptas en las actas de la Comisión mixta, con la declaración de que quedan inaugurados los hitos, dependiendo la adjudicación de los territorios de la aprobación de dichas actas, por los dos Gobiernos. Concedida esa aprobación, incumbe a los primeros comisarios comunicarla a las autoridades locales, para los debidos efectos de posesión y utilización.

*Artículo 10º.*

La comisión procederá a la reparación ó sustitución de los hitos de la frontera común, demarcada de 1872 a 1874, que estuvieren deteriorados o destruidos, manteniendo sus respectivos sitios. Además, observadas las prescripciones del tratado de límites de 9 de Enero de 1872 y lo que se contiene en el acta de la 18ª y última conferencia de la comisión mixta y ejecutora de dicho tratado de 1872, firmada en Asunción el 24 de Octubre de 1874, construirá nuevos hitos entre los ya existentes, en las tierras altas de la referida frontera, indicadas en aquel tratado, de manera que cada trecho de la línea divisoria quede definido por una polygonal rectilinea, caracterizados sus vertices por los hitos existentes y por los que fueren construidos, de modo que de cualquiera de ellos se puedan avistar directamente, y a simple vista, los dos contiguos.

Los primeros comisarios, de común acuerdo, harán proceder previamente al levantamiento

tamento tachymetrico para aeo-locação dos vertices das polygonaes referidas e consequente construcção dos novos marcos caracterizadores.

*Artigo 11º.*

As reuniões da Comissão mixta, bem como as dos primeiros commissarios, realizar-se-ão, quanto possivel, em cada um dos territorios, alternadamente.

*Artigo 12º.*

As operações da Comissão mixta poderão ter começo em qualquer ponto da fronteira, como melhor convenha ao serviço e de accôrdo com a opinião commum dos primeiros commissarios. Os trabalhos poderão ser executados, simultaneamente, em pontos diversos.

*Artigo 13º.*

Quaesquer duvidas ou discordancias entre os primeiros commissarios, que não possam ser afastadas depois da primeira contestação e replica, serão submettidas á decisão final dos dois Governos.

*Artigo 14.*

Os viveres, instrumentos e outros quaesquer artigos que as commissões devam transportar de um para outro territorio, no desempenho da sua tarefa, circularão com inteira isenção de quaesquer impostos ou entraves. Semelhantemente, o pessoal de cada commissão transitarã livremente pelo territorio fronteiro.

*Artigo 15º.*

Concluidos os trabalhos estipulados no tratado de 21 de Maio de 1927 e no presente ajuste, será desenhada, em dois exemplares iguaes, a Carta geral da fronteira, na projecção e escala mais conveniente para a melhor representação graphica de toda a zona fronteiriça. Della constarão os elementos precisos para o reconhecimento immediato do canal separador do rio Paraguay e da situação territorial das ilhas discriminadas. Cada um dos citados exemplares,

taquimetrico para la determinación de los vertices de las poligonales referidas y consiguiente construcción de los nuevos hitos caracterizadores.

*Artículo 11º.*

Las reuniones de la Comisión mixta, así como las de los primeros comisarios, se realizarán, lo más posible, en cada uno de los territorios, alternadamente.

*Artículo 12º.*

Las operaciones de la comisión mixta podrán ser iniciadas en cualquier punto de la frontera, como mejor convenga al servicio y de acuerdo con la opinión común de los primeros comisarios. Los trabajos podrán ser ejecutados simultaneamente, en puntos distintos.

*Artículo 13º.*

Cualesquiera dudas o desacuerdos entre los primeros comisarios, que no puedan ser arregladas después de la primera contestación y réplica, serán sometidas a la decisión final de los dos Gobiernos.

*Artículo 14º.*

Los viveres, instrumentos y otros cualesquiera artículos que las comisiones deban transportar de uno para otro territorio en el desempeño de su tarea, circularán con toda exención de cualesquiera impuestos o trabas. Del mismo modo, el personal de cada comisión transitará libremente por el territorio fronterizo.

*Artículo 15º.*

Concluidos los trabajos estipulados en el tratado de 21 de Mayo de 1927, y en el presente ajuste, será dibujado, en dos ejemplares iguales, el mapa general de la frontera, en la proyección y escala más conveniente para la mejor representación gráfica de toda la región fronteriza. De él constarán los elementos necesarios para el reconocimiento immediato del canal separador del rio Paraguay y de la situación territorial de las islas adjudicadas. Cada uno de los mencio-



assignado por todos os membros da Comissão mixta, será remetido a cada Governo, com o relatório geral dos trabalhos realizados.

*Artigo 16º.*

A Comissão mixta lavrará uma acta final de encerramento de todas as operações, com a descrição minuciosa de toda a fronteira, situação dos marcos e signaes e outros pormenores. Essa acta, bem como as anteriores, será submettida á consideração dos dois Governos.

*Artigo 17º.*

Cumpridas as prescripções do presente protocolo e approvados os trabalhos mencionados nelle, providenciarão os dois Governos quanto á dissolução da Comissão mixta.

Em fé do que e para constar, foi lavrado o presente protocollo em dois exemplares, cada um dos quaes nas linguas portugueza e castelhana.

Feito na cidade do Rio de Janeiro, aos 9 dias do mez de Maio de mil novecentos e trinta.

(L. S.) Octavio MANGABEIRA.

(L. S.) Ful R. MORENO.

nados ejemplares, firmado por todos los miembros de la comisión mixta, será remitido a cada Gobierno, con el informe general de los trabajos realizados.

*Artículo 16º.*

La Comisión mixta labrará una acta final de clausura de todas las operaciones, con la descripción minuciosa de toda la frontera, situación de los hitos y señales y otros pormenores. Esa acta, así como las anteriores, será sometida a la consideración de los dos Gobiernos.

*Artículo 17º.*

Observadas las prescripciones del presente protocolo y aprobados los trabajos de que en él se hace mención, tomarán los dos Gobiernos las medidas necesarias cuanto a la disolución de la comisión mixta.

En fé de lo cual y para constar, fué labrado el presente protocolo, en dos ejemplares, cada uno de los cuales en los idiomas portugués y castellano.

Hecho en la ciudad de Río de Janeiro, a los 9 dias del mes de Mayo de mil novecentos treinta.

(L. S.) Octavio MANGABEIRA.

(L. S.) Ful. R. MORENO.

NOTAS COMPLEMENTARES.

I.

DA LEGAÇÃO DO BRASIL EM ASSUMPÇÃO AO GOVERNO PARAGUAYANO.

LEGAÇÃO DO BRASIL.

N. 39.

SENHOR MINISTRO,

ASSUMPÇÃO, 30 de Novembro de 1931.

Cumpre-me levar ao conhecimento de Vossa Excellencia que o meu Governo me autorizou a aceitar a data de 15 de Maio de 1932 para a reunião da Comissão Mixta demarcadora brasileiro-paraguayana, ficando, assim, respondida a suggestão da Nota N. 1.627, que Vossa Excellencia se dignou dirigir-me em 29 de Outubro proximo findo.

2. Peço a Vossa Exdellencia o favor de accusar o recebimento desta Nota, para que ambas possam ser publicadas pelo Governo brasileiro como complementares do Protocollo de 9 de Maio de 1930.

Aproveito esta opportunidade para reiterar a Vossa Excellencia os protestos da minha mais alta consideração.

Lucillo BUENO.

A Sua Excellencia o Senhor Doutor Geronimo Zubizarreta,  
Ministro das Relações Exteriores.

## II.

### DO GOVERNO PARAGUAYANO Á LEGAÇÃO DO BRASIL EM ASSUMPÇÃO.

REPÚBLICA DEL PARAGUAY.

MINISTERIO  
DE RELACIONES EXTERIORES.

N. 1822.

ASUNCIÓN, *Diciembre 9 de 1931.*

SEÑOR MINISTRO,

Tengo el agrado de acusar recibo de su Nota N. 39, de fecha 30 de Noviembre último, en la que Vuestra Excelencia ha tenido a bien comunicar a esta Cancillería que su Gobierno le autoriza a aceptar la fecha del 15 de Mayo de 1932 para la reunión de la Comisión Mixta demarcadora de limites paraguayo-brasilera, sugerida por este Ministerio.

Aprovecho esta oportunidad para saludar a Vuesta Excelencia con mi más alta y distinguida consideración.

G. ZUBIZARRETA,  
*Ministro.*

A S. E. el E. E. y Ministro Plenipotenciario del Brasil,  
Doctor Don Lucillo Antonio da Cunha Bueno.  
Presente.

É copia authentica :

Secretária de Estado das Relações Exteriores  
Rio de Janeiro D. F., em 22 de Agosto de 1932.

C. de Freitas Valle,

*Chefe do Serviço dos Limites e Actos Internacionaes, p. i.*

<sup>1</sup> TRADUCTION.

N<sup>o</sup> 3142. — PROTOCOLE PORTANT INSTRUCTIONS POUR LA DÉLIMITATION ET L'ABORNEMENT DE LA FRONTIÈRE ENTRE LE BRÉSIL ET LE PARAGUAY. SIGNÉ A RIO-DE-JANEIRO, LE 9 MAI 1930.

LES GOUVERNEMENTS DE LA RÉPUBLIQUE DES ETATS-UNIS DU BRÉSIL et DE LA RÉPUBLIQUE DU PARAGUAY, désireux de donner effet aux stipulations du paragraphe unique de l'article 3 du Traité de délimitation, complétant celui de 1872 et signé à Rio-de-Janeiro le 21 mai 1927, et, d'autre part, de prendre les mesures nécessaires pour assurer la réparation de certaines bornes de la frontière entre les deux pays délimitée entre 1872 et 1874 par une Commission mixte brésilo-paraguayenne, pour remplacer les bornes de cette frontière qui auraient disparu, et pour placer des bornes intermédiaires aux points jugés opportuns, ont décidé de conclure le présent accord, dans lequel toutes ces mesures seront indiquées.

Réunis à cet effet au Palais Itamaraty, MM. Octavio MANGABEIRA, ministre des Affaires étrangères du Brésil et Fulgencio R. MORENO, envoyé extraordinaire et ministre plénipotentiaire du Paraguay auprès du Gouvernement brésilien, dûment autorisés à cet effet, sont convenus de ce qui suit :

*Article premier.*

Dans le plus bref délai possible, chacun des deux gouvernements nommera une commission, composée d'un chef et du nombre d'adjoints et

<sup>1</sup> TRANSLATION.

No. 3142. — PROTOCOL CONTAINING INSTRUCTIONS FOR THE DELIMITATION AND MARKING OF THE BOUNDARY BETWEEN BRAZIL AND PARAGUAY. SIGNED AT RIO DE JANEIRO, MAY 9, 1930.

THE GOVERNMENTS OF THE REPUBLIC OF THE UNITED STATES OF BRAZIL and OF THE REPUBLIC OF PARAGUAY, being desirous of giving effect to the provisions of the single paragraph of Article 3 of the Frontier Treaty additional to that of 1872 signed at Rio de Janeiro on May 21, 1927, and being furthermore desirous of providing, in so far as this may be necessary, for the repair of certain of the boundary marks along the frontier between the two countries as delimited in the years 1872 to 1874 by a Brazilian-Paraguayan Mixed Commission, for the replacement of such of the boundary marks along the aforesaid frontier as may have disappeared and for the erection of such intermediate marks as may be deemed to be appropriate, have resolved to conclude the present Agreement, in which the various operations aforesaid are duly specified. Señor Octavio MANGABEIRA, Minister for Foreign Affairs for Brazil, and Señor Fulgencio R. MORENO, Envoy Extraordinary and Minister Plenipotentiary of Paraguay accredited to the Brazilian Government, being duly authorised and having met together for the purpose in the Itamaraty Palace, agreed upon the following provisions :

*Article I.*

Each of the two Governments shall at the earliest possible date appoint a Commission consisting of a head and as many deputies or

<sup>1</sup> Traduit par le Secrétariat de la Société des Nations, à titre d'information.

<sup>1</sup> Translated by the Secretariat of the League of Nations, for information.

d'auxiliaires jugé strictement nécessaire, pour délimiter la frontière brésilo-paraguayenne dans la partie définie aux articles 1 et 2 du Traité du 21 mai 1927 et exécuter les autres travaux indiqués dans le présent protocole.

*Article 2.*

Les deux commissions se réuniront à Assomption le 1<sup>er</sup> juillet 1930 et y constitueront une commission mixte, qui portera le nom de « Commission mixte de délimitation et d'abornement de la frontière entre le Brésil et le Paraguay ».

*Article 3.*

Au cours de cette première réunion, qui constituera la première conférence de la commission mixte, les chefs des deux commissions procéderont à l'examen et au collationnement des titres de nomination de tout le personnel technique desdites commissions, ainsi que des textes du présent protocole. On procédera également à l'examen et au collationnement des instruments destinés aux déterminations astronomiques et topographiques, étant entendu d'ores et déjà que l'on adoptera le système sexagésimal pour les mesures angulaires et le système décimal pour les mesures linéaires.

*Article 4.*

Chaque commission possédera un registre de procès-verbaux. Ces procès-verbaux relateront toutes les réunions de la Commission mixte, ainsi que les décisions prises et approuvées en commun, et seront établis dans les deux langues (portugais et espagnol) dans chacun des deux registres, et les quatre textes seront signés par tous les membres de la Commission mixte ou seulement par les chefs de chaque commission, ou par les premiers commissaires, lorsque ceux-ci auront à délibérer entre eux. Tous les procès-verbaux seront numérotés dans l'ordre de succession et seront remis en copie authentique à chacun des gouvernements, pour examen et décision finale.

assistants as may appear strictly necessary for the purpose of carrying out the delimitation of that section of the frontier between Brazil and Paraguay specified in Articles 1 and 2 of the Treaty of May 21, 1927, and to perform the various other duties mentioned in the present Protocol.

*Article 2.*

The two Commissions shall meet in Asunción on the first day of July, 1930, and shall there set up a Mixed Commission to be known as "Mixed Commission for the Delimitation and Demarcation of the Frontier between Brazil and Paraguay".

*Article 3.*

At the aforesaid first meeting, which shall be deemed to be the first conference of the Mixed Commission, the heads of the two Commissions shall proceed to examine and compare the credentials of all members of the technical staff of the aforesaid Commissions, together with the texts of the present Protocol. The astronomical and topographical surveying instruments shall likewise be examined and compared, it being hereby understood that the sexagesimal system shall be adopted for measuring angles and the decimal system for linear measurements.

*Article 4.*

Each Commission shall keep a minute book, in which shall be recorded all meetings of the Mixed Commission and all decisions jointly taken and approved. The said records shall be drawn up in both languages (Portuguese and Spanish) in each of the two books, and each of the four texts shall be signed by all the members of the Mixed Commission or only by the heads of each Commission, or first commissioners in cases which the latter have to decide on their own responsibility. All entries shall be numbered consecutively, a certified copy being communicated to each of the Governments for examination and final decision.

*Article 5.*

Lorsque le procès-verbal de la première conférence aura été rédigé, les chefs de chaque commission, ou les premiers commissaires, procéderont à la constitution de sous-commissions mixtes comportant le nombre de représentants des deux pays qu'ils jugeront nécessaire, et chacun d'eux désignera le personnel technique appelé à faire partie de ces sous-commissions; celui-ci commencera immédiatement les travaux qui lui auront été prescrits.

*Article 6.*

La composition et le fonctionnement des sous-commissions mixtes seront réglés par des instructions arrêtées d'un commun accord par les premiers commissaires; leur objet principal sera la détermination des coordonnées géographiques des bornes déjà construites ou qui seront construites aux points jugés opportuns, le levé topographique du fleuve Paraguay et de ses rives, en vue de déterminer la ligne médiane du chenal principal présentant la plus grande profondeur et offrant les plus grandes facilités de navigation, détermination qui devra être exécutée avec la plus grande rigueur dans le voisinage des îles sujettes à répartition, de façon à obtenir des données suffisantes pour l'application intégrale des dispositions du Traité du 21 mai 1927 relatives à la répartition et au statut territorial desdites îles; la construction des bornes ou poteaux qui devront être construits dans les îles adjudgées ou en d'autres points jugés convenables.

Le levé hydrographique sera lié au levé topographique et celui-ci, de son côté, rattaché au levé astronomique, ce dernier étant représenté sur le terrain par les coordonnées géographiques des bornes ou poteaux déjà construits ou à construire.

*Article 7.*

Après que les sous-commissions mentionnées à l'article précédent auront été constituées, elles pourront être modifiées tant sous le rapport de leur composition qu'en ce qui concerne leur fonctionnement, après accord entre les premiers

*Article 5.*

When the record of the first Conference has been drawn up, the heads of the two Commissions or first commissioners shall proceed to set up mixed sub-commissions on which each country shall be represented in such manner as they may deem appropriate, each of them appointing the technical personnel for the said sub-commissions; the latter shall thereupon enter upon the duties assigned to them.

*Article 6.*

The composition and duties of the mixed sub-commissions shall be defined in instructions drawn up jointly by the first commissioners, with the main purpose of determining the geographical co-ordinates of the boundary marks already set up or to be set up hereafter in such places as may be deemed appropriate; of carrying out a topographical survey of the Paraguay River and of its banks; of carrying out a hydrographical survey of the same stream with a view to determining the median line of the principal channel affording the greatest depth of water and the most suitable and unobstructed course for navigation, which task shall be performed with especial care in the vicinity of the islands awaiting distribution, in such a way as to obtain sufficient data for the full application of the provisions of the Treaty of May 21, 1927, relative to the distribution and territorial allotment of the aforesaid islands; of establishing boundary posts or marks on the islands awarded or in such other places as may be deemed convenient.

The hydrographical shall be combined with the topographical survey, which latter in its turn shall be connected with the astronomical. The last mentioned shall in the area in question consist of the geographical co-ordinates of the boundary posts or marks existing or to be established.

*Article 7.*

After the setting up of the sub-commissions mentioned in the preceding Article, their composition or methods of work may be modified by prior agreement between the chief commissioners. No operation shall be deemed to be

commissaires. Aucune opération ne sera considérée valide si elle n'a été préparée et effectuée d'un commun accord. Les cahiers sur lesquels les levés auront été faits seront signés à chaque page par les opérateurs de l'un et de l'autre pays et paraphés par les premiers commissaires.

*Article 8.*

Chaque commission sera pourvue des instruments et du matériel de travail nécessaires à l'accomplissement de la tâche incombant à la commission mixte et sera indépendante au point de vue administratif.

*Article 9.*

La Commission mixte construira les bornes prévues à l'article 3 du Traité du 21 mai 1927 et effectuera les autres travaux indiqués à l'article suivant du présent protocole. Il sera dressé procès-verbal de toute construction ou réparation de bornes, et ce procès-verbal contiendra les indications nécessaires au sujet de toutes les caractéristiques des bornes. Pour ce qui est des bornes nouvelles, elles auront la forme et les dimensions arrêtées au préalable par les premiers commissaires. Les procès-verbaux ci-dessus mentionnés seront transcrits dans le recueil des procès-verbaux de la commission mixte, avec une déclaration indiquant que les poteaux ont été inaugurés, l'attribution des territoires dépendant de l'approbation de ces procès-verbaux par les deux gouvernements. Cette approbation une fois donnée, il incombera aux premiers commissaires d'en donner avis aux autorités locales à toutes fins utiles de possession et d'utilisation.

*Article 10.*

La commission procédera à la réparation et au remplacement des bornes de la frontière commune, délimitée entre 1812 et 1874, qui auraient été détériorées ou détruites, en les maintenant à leurs places respectives. En outre, conformément aux prescriptions du Traité de délimitation du 9 janvier 1872 et aux dispositions du procès-verbal de la 18<sup>me</sup> et dernière Conférence de la Commission mixte et exécutive dudit Traité de 1872, signé à Assomption le 24 octobre 1874, elle construira de nouvelles

valid unless it has been planned and carried out by mutual consent. The survey record books shall be signed on each page by the surveyors of both countries and initialled by the chief commissioners.

*Article 8.*

Each Commission shall be provided with the instruments and working material necessary for the performance of the Mixed Commission's duties and shall enjoy administrative independence.

*Article 9.*

The Mixed Commission shall erect the boundary marks provided for in Article 3 of the Treaty of May 21, 1927 and shall carry out the other tasks specified in the following Article of the present Protocol. Whenever boundary marks are erected or repaired, a record shall be drawn up embodying the necessary particulars of the marks concerned. New boundary marks shall be of the shape and dimensions previously agreed on between the chief commissioners. The aforementioned records shall be transcribed into the records of the Mixed Commission with a statement to the effect that the boundary marks have been duly set up, though the assignment of the territories shall depend upon the approval of the aforementioned records by each of the two Governments. Should such approval be given, the chief commissioners shall notify the local authorities with a view to possession and use by the persons thereto entitled.

*Article 10.*

The Commission shall proceed to repair or replace such boundary marks along the common frontier delimited in the years 1872 to 1874 as may have fallen into disrepair or been destroyed; but their position shall be maintained. Furthermore, subject to the provisions of the Frontier Treaty of January 9, 1872 and to the Minutes of the 18th and final conference of the Mixed Commission for the execution of the aforesaid Treaty of 1872 signed at Assumption on October 24, 1874, the Commission shall set up new

bornes, entre celles qui existent déjà, sur les hautes terres de ladite frontière indiquées dans ce traité, de façon que chaque partie de la frontière soit définie par une ligne brisée dont les sommets seront constitués par les bornes qui existent et par celles qui seront construites de telle façon que l'on puisse apercevoir de chacune d'elles directement et à l'œil nu les deux bornes voisines.

Les premiers commissaires, d'un commun accord, feront procéder préalablement au levé tachymétrique en vue de déterminer les sommets des lignes brisées en question et les points où seront ensuite construites les nouvelles bornes de jalonnement.

*Article 11.*

Les réunions de la Commission mixte, ainsi que celles des premiers commissaires, auront lieu dans la mesure du possible alternativement sur chacun des territoires.

*Article 12.*

Les opérations de la Commission mixte pourront être commencées sur un point quelconque de la frontière, choisi d'un commun accord par les premiers commissaires comme il conviendra le mieux pour le service. Les travaux pourront être exécutés simultanément sur des points différents.

*Article 13.*

Tous les doutes ou différends entre les premiers commissaires qui n'auront pu être réglés après la première réponse et réplique seront soumis aux deux gouvernements pour décision finale.

*Article 14.*

Les vivres, instruments et autres articles que les commissions devront transporter d'un territoire dans l'autre pour l'accomplissement de leur mission circuleront en franchise complète de tous droits et sans entraves. De même, le personnel de chaque commission circulera librement à travers le territoire frontière.

boundary marks between those already in place in the uplands along the aforesaid frontier as specified in the said Treaty, in such a way that each section of the frontier line shall be marked by a rectilinear polygon, the apexes of which shall be indicated by the boundary marks existing or to be set up, so that from each boundary mark those on either side shall be directly visible to the naked eye.

The chief commissioners shall jointly cause a tachymetrical survey to be made as a preliminary for determining the apexes of the aforementioned polygons and thereby of the points at which the new boundary marks shall be set up.

*Article 11.*

The meetings of the Mixed Commission and those of the chief commissioners shall as far as possible take place alternately in the territory of each of the two Powers.

*Article 12.*

The Mixed Commission shall begin operations at whatever point may in the view of the chief commissioners be most convenient for the purpose. Work may be carried out simultaneously at different points.

*Article 13.*

Any doubt or disagreement between the chief commissioners which cannot be settled after the first statement of the question and the reply thereto shall be submitted to the two Governments for final decision.

*Article 14.*

Provisions, instruments and other articles which the Commissions may have to move from one territory to the other in the performance of their work shall be exempt from all duties or restrictions. Similarly, the staff of each Commission shall be allowed to move freely from place to place within the frontier territory.

*Article 15.*

Lorsque les travaux prévus au Traité du 21 mai 1927 et dans le présent arrangement auront pris fin, on dressera en deux expéditions identiques une carte générale de la frontière en adoptant le système de projection et l'échelle qui conviendront le mieux pour assurer la bonne représentation graphique de la zone frontière. Cette carte contiendra tous les éléments nécessaires pour que le chenal de séparation de la rivière Paraguay et la situation territoriale des îles attribuées à l'une ou à l'autre Partie puissent être immédiatement reconnus. Une des deux expéditions susvisées, signée par tous les membres de la Commission mixte, sera remise à chaque gouvernement avec le rapport général relatif aux travaux effectués.

*Article 16.*

La Commission mixte dressera un procès-verbal de clôture de toutes les opérations contenant une description minutieuse de toute la frontière, de la situation des bornes, poteaux et autres détails. Ce procès-verbal, comme les précédents, sera soumis à l'examen des deux gouvernements.

*Article 17.*

Lorsque toutes les prescriptions du présent protocole auront été observées et que les travaux qui y sont mentionnés auront été approuvés, les deux gouvernements prendront les mesures nécessaires en vue de la dissolution de la Commission mixte.

En foi de quoi et à toutes fins utiles, le présent protocole a été établi en deux expéditions, chacune en langues portugaise et espagnole.

Fait dans la ville de Rio-de-Janeiro, le 9 mai 1930.

(L. S.) Octavio MANGABEIRA.

(L. S.) Ful. R. MORENO.

*Article 15.*

When the work specified in the Treaty of May 21, 1927 and in the present Agreement is concluded, a general map of the frontier shall be prepared in duplicate: the projection and scale shall be those most appropriate for rendering a clear picture of the whole frontier area. The map shall show the details necessary to permit of the immediate recognition of the dividing channel in the river Paraguay and of the territorial position of the islands awarded. One of the two copies aforesaid signed by all the members of the Mixed Commission shall be transmitted to each Government together with the general report on the work done.

*Article 16.*

In conclusion of its labours, the Mixed Commission shall draw up a final act giving a detailed description of the whole frontier, the situation of the boundary posts and marks and other particulars. This act shall like the previous records of the Commission, be submitted to the two Governments for their consideration.

*Article 17.*

As soon as the provisions of the present Protocol have been executed and the work herein specified duly approved, the two Governments shall take such steps as may be necessary to dissolve the Mixed Commission.

In faith whereof the present Protocol has been prepared in duplicate, each copy being in both Portuguese and Spanish.

Done in the city of Rio de Janeiro on the ninth day of May, one thousand nine hundred and thirty.

(L. S.) Octavio MANGABEIRA.

(L. S.) Ful. R. MORENO.



## NOTES COMPLÉMENTAIRES

## I.

LA LÉGATION DU BRÉSIL A ASSOMPTION  
AU GOUVERNEMENT PARAGUAYEN.

LÉGATION DU BRÉSIL.

N<sup>o</sup> 39.

ASSOMPTION, *le 30 novembre 1931.*

MONSIEUR LE MINISTRE,

J'ai l'honneur de porter à votre connaissance que mon gouvernement m'a autorisé à accepter la date du 15 mai 1932 pour la réunion de la Commission mixte de délimitation des frontières du Brésil et du Paraguay, répondant ainsi à la proposition contenue dans la note N<sup>o</sup> 1627 que Votre Excellence a bien voulu m'adresser le 29 octobre dernier.

2. Je prie Votre Excellence de bien vouloir accuser réception de la présente note, afin que les deux notes puissent être publiées par le Gouvernement brésilien comme notes complémentaires au protocole du 9 mai 1930.

Je saisis, etc.

LUCILLO BUENO.

A Son Excellence

M. le D<sup>r</sup> Geronimo Zubizarreta,  
Ministre des Affaires étrangères.

## II.

LE GOUVERNEMENT DU PARAGUAY  
A LA LÉGATION DU BRÉSIL A ASSOMPTION.

RÉPUBLIQUE DU PARAGUAY.  
MINISTÈRE

DES AFFAIRES ÉTRANGÈRES.

N<sup>o</sup> 1827.

ASSOMPTION, *le 9 décembre 1931.*

MONSIEUR LE MINISTRE,

J'ai l'honneur d'accuser réception de votre note N<sup>o</sup> 39 du 30 novembre dernier, par laquelle

No. 3142

## SUPPLEMENTARY NOTES.

## I.

THE BRAZILIAN LEGATION AT ASUNCIÓN  
TO THE GOVERNMENT OF PARAGUAY.

BRAZILIAN LEGATION.

No. 39.

ASUNCIÓN, *November 30, 1931.*

YOUR EXCELLENCY,

In reply to the suggestion contained in Note No. 1627 which Your Excellency was good enough to address to me on October 29th, last, I have the honour to notify you that my Government has authorised me to accept the date of May 15, 1932, for the meeting of the Brazilian-Paraguayan Mixed Frontier Commission.

2. I should be grateful if Your Excellency would be good enough to acknowledge receipt of the present Note in order that the two communications may be published by the Brazilian Government as supplementary Notes to the Protocol of May 9, 1930.

I have the honour, etc.

Lucillo BUENO.

To

His Excellency  
Señor Dr. Geronimo Zubizarreta,  
Minister for Foreign Affairs.

## II.

THE GOVERNMENT OF PARAGUAY  
TO THE BRAZILIAN LEGATION AT ASUNCIÓN.

REPUBLIC OF PARAGUAY.

MINISTRY  
FOR FOREIGN AFFAIRS.

No. 1822.

ASUNCIÓN *December 9, 1931.*

YOUR EXCELLENCY,

I have the honour to acknowledge receipt of Note No. 39 dated November 30th last in

Votre Excellence a bien voulu communiquer à notre chancellerie que son gouvernement l'autorisait à accepter la date du 15 mai 1932 pour la réunion de la Commission mixte de délimitation des frontières entre le Paraguay et le Brésil, proposée par notre Ministère.

Je saisis cette occasion, etc.

G. ZUBIZARRETA,  
*Ministre.*

A Son Excellence  
M. le Dr Don Lucillo  
Antonio da Cunha Bueno,  
Envoyé extraordinaire  
et Ministre plénipotentiaire  
du Brésil, à Assomption.

which Your Excellency was good enough to notify my Department that the Brazilian Government had authorised you to accept the date of May 15, 1932, for the meeting of the Paraguayan-Brazilian Mixed Frontier Commission proposed by this Department.

I have the honour to be, etc.

G. ZUBIZARRETA,  
*Minister.*

To  
His Excellency  
Dr. Don Lucillo Antonio da Cunha Bueno,  
Envoy Extraordinary and  
Minister Plenipotentiary of Brazil,  
Asunción.

N° 3143.

---

**ALLEMAGNE ET BRÉSIL**

Echange de notes comportant un  
accord commercial. Rio-de-Janeiro,  
le 22 octobre 1931.

---

**GERMANY AND BRAZIL**

Exchange of Notes constituting a  
Commercial Agreement. Rio de  
Janeiro, October 22, 1931.

N<sup>o</sup> 3143. — NOTENWECHSEL ZWISCHEN DER DEUTSCHEN REGIERUNG UND DER BRASILIANISCHEN REGIERUNG BETREFFEND EIN VORLÄUFIGES HANDELSABKOMMEN. RIO DE JANEIRO, 22. OKTOBER 1931.

N<sup>o</sup> 3143. — TROCA DE NOTAS ENTRE O GOVERNO ALLEMAO E O GOVERNO BRASILEIRO RELATIVAS A UM ACCORDO COMMERCIAL. RIO DE JANEIRO, EM 22 DE OUTUBRO DE 1931.

*Textes officiels allemand et portugais communiqués par le chargé d'Affaires a. i. des Etats-Unis du Brésil à Berne. L'enregistrement de cet échange de notes a eu lieu le 10 février 1933.*

*German and Portuguese official texts communicated by the Chargé d'Affaires a. i. of the United States of Brazil at Berne. The registration of this Exchange of Notes took place February 10, 1933.*

---

TEXTE ALLEMAND. — GERMAN TEXT.

I.

DEUTSCHE GESANDTSCHAFT.  
LEGAÇÃO DA ALLEMANHA.  
J. Nr. 1361 IV/31.

RIO DE JANEIRO, den 22. Oktober 1931.

HERR STAATSMINISTER !

Euerer Excellenz beehre ich mich mitzuteilen, dass die Regierung des Deutschen Reiches in dem Wunsche, die Handelsbeziehungen zwischen unseren beiden Ländern zu regeln, der Republik der Vereinigten Staaten von Brasilien auf Grund der geführten Verhandlungen ein Handelsabkommen auf folgender Grundlage vorschlägt :

1. Die vertragschliessenden Teile gewähren sich gegenseitig die unbedingte und unbeschränkte Meistbegünstigung für alles, was die Zollsätze, alle Nebenabgaben und die Arten ihrer Erhebung betrifft, sowie für die Vorschriften, Förmlichkeiten und Gebühren, denen die Zollabfertigungsgeschäfte unterworfen werden können.

2. Somit werden die Natur- oder Gewerbe-Erzeugnisse jedes vertragschliessenden Teiles in den obenbezeichneten Beziehungen keinenfalls anderen oder höheren Zöllen, Abgaben oder Gebühren noch anderen oder lästigeren Vorschriften und Förmlichkeiten unterworfen werden als denen, welche die gleichartigen Erzeugnisse irgend eines dritten Landes zur Zeit unterworfen sind oder etwa künftig unterworfen werden.

3. Ebenso werden die aus dem Gebiet des einen nach dem Gebiet des andern vertragschliessenden Teiles ausgeführten Natur- oder Gewerbe-Erzeugnisse in den gleichen Beziehungen keinenfalls anderen oder höheren Zöllen, Abgaben oder Gebühren oder lästigeren Vorschriften und Förmlichkeiten unterworfen als denen, welchen die gleichen Erzeugnisse unterworfen sind oder etwa künftig unterworfen werden, wenn sie für das Gebiet irgend eines anderen Landes bestimmt sind.

4. Alle Vorteile, Vergünstigungen, Vorzugsrechte und Befreiungen, die auf den erwähnten Gebieten von einem der vertragschliessenden Teile den in irgendeinem anderen Lande erzeugten oder für das Gebiet irgendeines anderen Landes bestimmten Natur- oder Gewerbe-Erzeugnissen zur Zeit oder etwa künftig gewährt werden sollten, werden unverzüglich und ohne Gegenleistung auf die gleichartigen Erzeugnisse angewandt, die im Gebiet des anderen Teiles erzeugt oder für das Gebiet des anderen Teiles bestimmt sind.

5. Ausgenommen von den vorgenannten Verpflichtungen sind jedoch die Vergünstigungen, die anderen benachbarten Staaten zur Erleichterung des Grenzverkehrs gegenwärtig gewährt sind oder künftig gewährt werden könnten, sowie diejenigen Vergünstigungen, die sich aus einer Zollunion ergeben, die einer der vertragschliessenden Teile bereits geschlossen hat oder künftig schliessen könnte.

6. Das vorliegende Abkommen unterliegt in Bezug auf die Ratifikation den in jedem der vertragschliessenden Länder geltenden Grundsätzen und tritt am Tage nach der Mitteilung der Deutschen Regierung an die Brasilianische Regierung über die deutscherseits erfolgte Ratifikation auf die Dauer von zwei Jahren in Kraft. Nach Ablauf dieses Zeitraums bleibt es so lange weiter in Kraft, bis es von einem der vertragschliessenden Teile mit sechsmonatiger Frist gekündigt wird.

Ich benutze auch diesen Anlass, um Eurer Exzellenz die Versicherung meiner ausgezeichnetsten Hochachtung zu erneuern.

(a) Hubert KNIPPING.

Seiner Exzellenz

Herrn Dr. Afranio de Mello Franco,  
Staatsminister der Auswärtigen Angelegenheiten,  
Palacio Itamaraty.

## TEXTE PORTUGAIS. — PORTUGUESE TEXT.

### II.

EC/122/8(42). (81) 8.

*Em 22 de Outubro de 1931.*

SENHOR MINISTRO,

Tenho a honra de accusar o recebimento da nota em que Vossa Excellencia me informa de que o Governo do Deutsches Reich, deseioso de regular as relações commerciaes entre os nossos dois paizes, propõe ao Governo da Republica dos Estados Unidos do Brasil, após as negociações entabuladas, um accôrdo commercial nas seguintes bases :

1. As partes contractantes consentem em conceder, reciprocamente, o tratamento incondicional e illimitado da nação mais favorecida em relação a tudo o que se refere aos direitos alfandegarios e a todos os direitos accessorios, ao modo de percepção dos direitos, assim como em relação ás regras, formalidades e impostos a que poderiam ser submettidas as operações de despacho alfandegario.

2. Consequentemente, os productos naturaes ou fabricados, originarios de cada uma das partes contractantes, não serão, em caso algum, sujeitos, nas supracitadas relações, a direitos, taxas ou impostos differentes ou mais elevados nem a regras ou

formalidades diferentes ou mais onerosas do que aquelles aos quaes são ou vierem a ser sujeitos os productos da mesma natureza originarios de qualquer outro paiz.

3. Da mesma fórma, os productos naturaes ou fabricados, exportados do territorio de cada uma das partes contractantes com destino ao territorio da outra parte, não serão, em caso algum, sujeitos, nas mesmas relações, a direitos, taxas ou impostos diferentes ou mais elevados nem a regras ou formalidades diferentes ou mais onerosas do que aquelles aos quaes são ou vierem a ser sujeitos os productos da mesma natureza destinados ao territorio de qualquer outro paiz.

4. Todas as vantagens, favores, privilegios e immunidades, já concedidos, ou que venham a ser concedidos, de futuro, por uma das duas partes contractantes na supracitada materia, aos productos naturaes ou fabricados, originarios de qualquer outro paiz ou destinados ao territorio de qualquer outro paiz, serão, immediatamente, e sem compensação, applicados aos productos da mesma natureza originarios da outra parte contractante, ou destinados ao territorio dessa parte.

5. Exceptuam-se, contudo, dos compromissos acima formulados, os favores actualmente concedidos ou que possam ser ulteriormente concedidos a paizes vizinhos, com o fim de se facilitar o tráfico de fronteiras, assim como os favores que resultem de uma união aduaneira já concluída ou que possa ser concluída, de futuro, por uma das partes contractantes.

6. O presente accôrdo obedecerá, no tocante á sua ratificação, ás normas de cada uma das partes contractantes, e entrará em vigor, pelo prazo de dois annos, no dia seguinte ao da data em que o Governo allemão notificar ao Governo brasileiro a sua ratificação. Expirado esse prazo, continuará o tratado em vigor, até que uma das partes contractantes o denuncie com seis mezes de antecedencia.

2. Em resposta, aprez-me communicar-lhe que o Governo brasileiro aceita a proposta transmittida por Vossa Excellencia e assume os compromissos della decorrentes, constantes da nota a que tenho a honra de responder.

Aproveito a oportunidade para renovar a Vossa Excellencia os protestos da minha mais alta consideração.

(a) A. DE MELLO FRANCO.

A Sua Excellencia o Senhor Hubert Knipping,  
Enviado Extraordinario e Ministro Plenipotenciario da Allemanha.

### TEXTE ALLEMAND. — GERMAN TEXT.

#### III.

DEUTSCHE GESANDTSCHAFT.  
LEGAÇÃO DA ALLEMANHA.

J. Nr. 1361 V/31.

RIO DE JANEIRO, den 22. Oktober 1931.

HERR STAATSMINISTER !

Im Hinblick darauf, dass das Handelsabkommen, das am heutigen Tage unterzeichnet worden ist, nach den deutschen Gesetzen zu seiner Inkraftsetzung der Ratifikation bedarf, und dass die Deutsche Regierung den Wunsch hat, die Bestimmungen dieses Abkommens schon sofort anzuwenden, beehre ich mich im Namen meiner Regierung zu erklären, dass bis zum Inkrafttreten des

erwähnten Abkommens die Deutsche Regierung unter der Voraussetzung der Gegenseitigkeit den Vereinigten Staaten von Brasilien die uneingeschränkte Meistbegünstigung wie bisher und in der gleichen Weise gewähren wird, in der dies in dem vorerwähnten Abkommen vereinbart ist.

Ich benutze auch diesen Anlass, um Eurer Exzellenz die Versicherung meiner ausgezeichnetsten Hochachtung zu erneuern.

(a) Hubert KNIPPING.

Seiner Exzellenz

Herrn Dr. Afranio de Mello Franco,  
Staatsminister der Auswärtigen Angelegenheiten,  
Palacio Itamaraty,  
Rio de Janeiro.

TEXTE PORTUGAIS. — PORTUGUESE TEXT.

IV.

EC/123/8 (42). (81) 8.

*Em 22 de Outubro de 1931.*

SENHOR MINISTRO,

Tenho a honra de accusar o recebimento da nota em que Vossa Excellencia dá a conhecer que, aguardando a entrada em vigor do accôrdo commercial hoje firmado entre os nossos dois paizes, o qual, de conformidade com as leis allemãs, precisa de ratificação para produzir effeitos, o Governo allemão concederá ao Brasil, sob condição de reciprocidade, o tratamento illimitado e incondicional da nação mais favorecida, segundo a fórmula estabelecida no alludido accôrdo.

2. Em resposta, cabe-me declarar a Vossa Excellencia que o Governo brasileiro, por sua vez, está também disposto a conceder á Allemanha, até que entre em vigor o supracitado accôrdo commercial, e mediante reciprocidade, o tratamento incondicional e illimitado da nação mais favorecida.

Aproveito a oportunidade para renovar a Vossa Excellencia os protestos da minha mais alta consideração.

(a) A. DE MELLO FRANCO.

A Sua Excellencia o Senhor Hubert Knipping,  
Enviado Extraordinario e Ministro Plenipotenciario da Allemanha.

É copia authentica :

Secretaria de Estado das Relações Exteriores.  
Rio de Janeiro D. F., em 22 de agosto de 1932.

C. de Freitas Valle,  
*Chefe do Serviço dos Limites e Actos  
Internacionaes, p. i.*

<sup>1</sup> TRADUCTION.

N<sup>o</sup> 3143. — ÉCHANGE DE NOTES ENTRE LES GOUVERNEMENTS ALLEMAND ET BRÉSILIEN COMPORTANT UN ACCORD COMMERCIAL. RIO-DE-JANEIRO, LE 22 OCTOBRE 1931.

## I.

LÉGATION D'ALLEMAGNE.

J. N<sup>o</sup> 1361 IV/31.

RIO-DE-JANEIRO, le 22 octobre 1931.

MONSIEUR LE MINISTRE,

J'ai l'honneur de vous faire connaître que le Gouvernement du Reich allemand, désireux de régler les relations commerciales entre nos deux pays, propose au Gouvernement provisoire de la République des Etats-Unis du Brésil, comme suite aux négociations engagées, un accord commercial sur les bases suivantes :

1<sup>o</sup> Les Parties contractantes conviennent de s'accorder réciproquement le traitement inconditionnel et illimité de la nation la plus favorisée pour tout ce qui a trait aux droits de douane et à tous les droits accessoires, au mode de perception des droits, ainsi qu'en ce qui concerne les règles, formalités et taxes auxquelles pourraient être soumises les opérations de dédouanement.

2<sup>o</sup> En conséquence, les produits naturels ou fabriqués, originaires de l'une ou de l'autre des Parties contractantes, ne seront en aucun cas assujettis, dans les relations ci-dessus visées, à des droits, taxes ou charges autres ou plus élevées, ni à des règles ou formalités autres ou plus onéreuses que celles auxquelles sont ou viendraient à être assujettis les produits de même nature, originaires de tout autre pays.

<sup>1</sup> Traduit par le Secrétariat de la Société des Nations, à titre d'information.

<sup>1</sup> TRANSLATION.

No. 3243. — EXCHANGE OF NOTES BETWEEN THE GERMAN AND BRAZILIAN GOVERNMENTS CONSTITUTING A COMMERCIAL AGREEMENT. RIO DE JANEIRO, OCTOBER 22, 1931.

## I:

GERMAN LEGATION

J. Nr. 1361 IV/31.

RIO DE JANEIRO, October 22, 1931.

YOUR EXCELLENCY,

I have the honour to inform you that the Government of the German Reich, being desirous of regulating the commercial relations between our two countries, proposes to the provisional Government of the Republic of the United States of Brazil, as the outcome of the negotiations instituted, a commercial agreement on the following basis :

(1) The Contracting Parties agree to grant one another unconditional and unlimited most-favoured-nation treatment in all that concerns Customs duties and all accessory duties, the method of collection of the duties, and the rules, formalities and charges to which Customs clearance operations may be subject.

(2) Consequently, natural or manufactured products originating in the territory of either of the Contracting Parties shall in no case be subject, in the above respects, to any duties, taxes or charges other or higher, or to any rules or formalities other or more onerous, than those to which products of the same nature originating in any other country are or may hereafter be subject.

<sup>1</sup> Translated by the Secretariat of the League of Nations, for information.



3° De même, les produits naturels ou fabriqués, exportés du territoire de l'une des Parties contractantes à destination du territoire de l'autre Partie, ne seront en aucun cas assujettis, dans les mêmes relations, à des droits, taxes ou charges autres ou plus élevés, ni à des règles ou formalités autres ou plus onéreuses que celles auxquelles sont ou viendraient à être assujettis les produits de même nature exportés à destination du territoire de tout autre pays.

4° Tous les avantages, faveurs, privilèges et immunités déjà accordés, ou qui viendraient à être accordés, à l'avenir, par l'une des deux Parties contractantes, dans la matière visée ci-dessus, aux produits naturels ou fabriqués originaires de tout autre pays, ou expédiés à destination du territoire de tout autre pays, seront immédiatement et sans compensation appliqués aux produits de même nature, originaires de l'autre Partie contractante ou expédiés à destination du territoire de cette Partie.

5° Sont, toutefois, exceptées des engagements formulés ci-dessus, les faveurs actuellement accordées ou qui pourraient être ultérieurement accordées à des pays voisins, en vue de faciliter le trafic de frontière, ainsi que les faveurs qui résultent d'une union douanière déjà conclue ou qui pourrait être ultérieurement conclue par l'une des Parties contractantes.

6° Le présent accord obéira, en ce qui concerne sa ratification, aux règles de chacune des Parties contractantes et entrera en vigueur, pour une durée de deux ans, le jour qui suivra la date à laquelle le Gouvernement allemand notifiera sa ratification au Gouvernement brésilien. A l'expiration de ce délai, l'accord restera en vigueur jusqu'à ce que l'une des Parties contractantes l'ait dénoncé avec six mois de préavis.

Je saisis, etc.

(Signé) Hubert KNIPPING.

A Son Excellence  
Monsieur le D<sup>r</sup> Afranio de Mello Franco,  
Ministre des Affaires étrangères,  
Palacio Itamaraty.

(3) Similarly, natural or manufactured products exported from the territory of either of the Contracting Parties to the territory of the other Party shall in no case be subject, in the said respects, to any duties, taxes or charges other or higher, or to any rules or formalities other or more onerous, than those to which products of the same nature intended for the territory of any other country are or may hereafter be subject.

(4) All advantages, favours, privileges and immunities which have been or may hereafter be accorded by either of the Contracting Parties in the above-mentioned matter to natural or manufactured products originating in any other country or consigned to the territory of any other country shall be applied immediately and without compensation to products of the same nature originating in or consigned to the territory of the other Contracting Party.

(5) Privileges which are at present or may hereafter be granted to contiguous States for the purpose of facilitating frontier traffic, together with those arising out of any Customs union already concluded or which may hereafter be concluded by one of the Contracting Parties are, however, excluded from the above-mentioned undertakings.

(6) As regards ratification, the present Agreement, which is concluded for a period of two years, shall be subject to the regulations of each Contracting Party and shall enter into force on the day following that on which the German Government shall have notified its ratification to the Brazilian Government. After the expiry of the period of two years, the Agreement shall remain in force until it is denounced by either of the Contracting Parties at six months' notice.

I have the honour, etc.,

(Signed) Hubert KNIPPING.

His Excellency  
Dr. Afranio de Mello Franco,  
Minister for Foreign Affairs,  
Palacio Itamaraty.

## II.

EC /122 /8(42).(81)8.

*Le 22 octobre 1931.*

MONSIEUR LE MINISTRE,

J'ai l'honneur d'accuser réception de la note par laquelle Votre Excellence me fait savoir que le Gouvernement du Reich allemand, désireux de régler les relations commerciales entre nos deux pays, propose au Gouvernement de la République des États-Unis du Brésil, comme suite aux négociations engagées, un accord commercial sur les bases suivantes :

1° Les Parties contractantes conviennent de s'accorder réciproquement le traitement inconditionnel et illimité de la nation la plus favorisée pour tout ce qui a trait aux droits de douane et à tous les droits accessoires, au mode de perception des droits, ainsi qu'en ce qui concerne les règles, formalités et taxes auxquelles pourraient être soumises les opérations de dédouanement.

2° En conséquence, les produits naturels ou fabriqués, originaires de l'une ou de l'autre des Parties contractantes, ne seront en aucun cas assujettis, dans les relations ci-dessus visées, à des droits, taxes ou charges autres ou plus élevés, ni à des règles ou formalités autres ou plus onéreuses que celles auxquelles sont ou viendraient à être assujettis les produits de même nature, originaires de tout autre pays.

3° De même, les produits naturels ou fabriqués, exportés du territoire de l'une des Parties contractantes à destination du territoire de l'autre Partie, ne seront en aucun cas assujettis, dans les mêmes relations, à des droits, taxes ou charges autres ou plus élevés, ni à des règles ou formalités autres ou plus onéreuses que celles auxquelles sont ou viendraient à être assujettis les produits de même nature exportés à destination du territoire de tout autre pays.

4° Tous les avantages, faveurs, privilèges et immunités déjà accordés, ou qui viendraient à être accordés, à l'avenir, par l'une des deux Parties contractantes, dans la matière visée ci-dessus, aux produits naturels ou fabriqués originaires de tout

## II.

EC /122 /8 (42).(81)8.

*October 22, 1931.*

MONSIEUR LE MINISTRE,

I have the honour to acknowledge receipt of the Note in which you inform me that the Government of the German Reich, being desirous of regulating the commercial relations between our two countries, proposes to the Government of the Republic of the United States of Brazil, as the outcome of the negotiations instituted, a commercial agreement on the following basis :

(1) The Contracting Parties agree to grant one another unconditional and unlimited most-favoured-nation treatment in all that concerns Customs duties and all accessory duties, the method of collection of the duties, and the rules, formalities and charges to which Customs clearance operations may be subject.

(2) Consequently, natural or manufactured products originating in the territory of either of the Contracting Parties shall in no case be subject, in the above respects, to any duties, taxes or charges other or higher, or to any rules or formalities other or more onerous, than those to which products of the same nature originating in any other country are or may hereafter be subject.

(3) Similarly, natural or manufactured products exported from the territory of either of the Contracting Parties to the territory of the other Party shall in no case be subject, in the said respects, to any duties, taxes or charges other or higher, or to any rules and formalities other or more onerous, than those to which products of the same nature intended for the territory of any other country are or may hereafter be subject.

(4) All advantages, favours, privileges and immunities which have been or may hereafter be accorded by either of the Contracting Parties in the above-mentioned matter to natural or manufactured products originating in any other country or

autre pays ou expédiés à destination du territoire de tout autre pays, seront immédiatement et sans compensation appliqués aux produits de même nature, originaires de l'autre Partie contractante ou expédiés à destination du territoire de cette Partie.

5° Sont, toutefois, exceptées des engagements formulés ci-dessus, les faveurs actuellement accordées ou qui pourraient être ultérieurement accordées à des pays voisins, en vue de faciliter le trafic de frontière, ainsi que les faveurs qui résultent d'une union douanière déjà conclue ou qui pourrait être ultérieurement conclue par l'une des Parties contractantes.

6° Le présent accord obéira, en ce qui concerne sa ratification, aux règles de chacune des Parties contractantes et entrera en vigueur, pour une durée de deux ans, le jour qui suivra la date à laquelle le Gouvernement allemand notifiera sa ratification au Gouvernement brésilien. A l'expiration de ce délai, l'accord restera en vigueur jusqu'à ce que l'une des Parties contractantes l'ait dénoncé avec six mois de préavis.

2. En réponse, j'ai l'honneur de vous faire connaître que le Gouvernement brésilien accepte la proposition transmise par Votre Excellence et assume les engagements qui en découlent, tels qu'ils résultent de la note à laquelle j'ai l'honneur de répondre.

Je saisis, etc.

(Signé) A. DE MELLO FRANCO.

A Son Excellence  
Monsieur Hubert Knipping,  
Envoyé extraordinaire et  
Ministre plénipotentiaire d'Allemagne.

III.

LÉGATION D'ALLEMAGNE.  
J. N° 1361 V/31.

RIO-DE-JANEIRO, le 22 octobre 1931.

MONSIEUR LE MINISTRE,

Vu qu'aux termes des lois allemandes, l'accord commercial signé ce jour doit être ratifié pour

No. 3143

consigné to the territory of any other country shall be applied immediately and without compensation to products of the same nature originating in or consigned to the territory of the other Contracting Party.

(5) Privileges which are at present or may hereafter be granted to contiguous States for the purpose of facilitating frontier traffic, together with those arising out of any Customs union already concluded or which may hereafter be concluded by one of the Contracting Parties are, however, excluded from the above-mentioned undertakings.

(6) As regards ratification, the present Agreement, which is concluded for a period of two years, shall be subject to the regulations of each Contracting Party and shall enter into force on the day following that on which the German Government shall have notified its ratification to the Brazilian Government. After the expiry of the period of two years, the Agreement shall remain in force until it is denounced by either of the Contracting Parties at six months' notice.

2. In reply, I have the honour to inform you that the Brazilian Government accepts the proposal forwarded by you and undertakes the obligations arising therefrom, as set forth in the Note to which I have the honour to reply.

I have the honour, etc.,

(Signed) A. DE MELLO FRANCO.

His Excellency  
M. Hubert Knipping,  
Envoy Extraordinary and Minister  
Plenipotentiary of Germany.

III.

GERMAN LÉGATION.  
J. Nr. 1361 V/31.

RIO DE JANEIRO, October 22, 1931.

YOUR EXCELLENCY,

Whereas, in accordance with German legislation, the Commercial Agreement signed this

pouvoir entrer en vigueur et que, d'autre part, le Gouvernement allemand est désireux d'appliquer dès maintenant les clauses de cet accord, j'ai l'honneur, au nom de mon gouvernement, de déclarer que jusqu'à l'entrée en vigueur de l'accord en question, le Gouvernement allemand accordera au Brésil, sous condition de réciprocité, le traitement illimité et inconditionnel de la nation la plus favorisée, comme jusqu'à présent et de la manière établie par l'accord visé ci-dessus.

Je saisis, etc.

(*Signé*) Hubert KNIPPING.

A Son Excellence

Monsieur le Dr Afranio de Mello Franco,  
Ministre des Affaires étrangères,  
Palacio Itamaraty.

IV.

EC/123/8(42).(81)8.

*Le 22 octobre 1931.*

MONSIEUR LE MINISTRE,

J'ai l'honneur d'accuser réception de la note par laquelle Votre Excellence fait savoir qu'en attendant l'entrée en vigueur de l'accord commercial signé ce jour entre nos deux pays, accord qui, aux termes des lois allemandes, doit être ratifié pour produire ses effets, le Gouvernement allemand accordera au Brésil, sous condition de réciprocité, le traitement illimité et inconditionnel de la nation la plus favorisée, dans la forme établie par l'accord susvisé.

2. En réponse, j'ai l'honneur de déclarer à Votre Excellence que le Gouvernement brésilien, de son côté, est également disposé à accorder à l'Allemagne, jusqu'à la date d'entrée en vigueur de l'accord commercial visé ci-dessus, et sous réserve de réciprocité, le traitement inconditionnel illimité de la nation la plus favorisée.

Je saisis, etc.

(*Signé*) A. DE MELLO FRANCO.

A Son Excellence

Monsieur Hubert Knipping,  
Envoyé extraordinaire et  
Ministre plénipotentiaire d'Allemagne.

day must be ratified before it can come into force, and whereas the German Government is desirous of applying the provisions of this Agreement forthwith, I have the honour to state on behalf of my Government that, pending the entry into force of the above-mentioned Agreement, the German Government will grant to Brazil, subject to reciprocity, unlimited and unconditional most-favoured-nation treatment, as hitherto, and in the form laid down in the above-mentioned Agreement.

I have the honour, etc.,

(*Signed*) Hubert KNIPPING.

His Excellency

Dr. Afranio de Mello Franco,  
Minister for Foreign Affairs,  
Palacio Itamaraty.

IV.

EC/123/8(42).(81)8.

*October 22, 1931.*

MONSIEUR LE MINISTRE,

I have the honour to acknowledge receipt of the Note in which you inform me that, pending the entry into force of the Commercial Agreement signed this day between our two countries, which in accordance with German legislation must be ratified before it can come into force, the German Government will grant to Brazil, subject to reciprocity, unlimited and unconditional most-favoured-nation treatment, in the form laid down in the above-mentioned Agreement.

2. In reply, I have the honour to inform you that the Brazilian Government, in its turn, is also prepared to grant to Germany, pending the entry into force of the above-mentioned Commercial Agreement and subject to reciprocity, unconditional and unlimited most-favoured-nation treatment.

I have the honour, etc.,

(*Signé*) A. DE MELLO FRANCO.

His Excellency

M. Hubert Knipping,  
Envoy Extraordinary and Minister  
Plenipotentiary of Germany.

N° 3144.

---

**BRÉSIL  
ET TCHÉCOSLOVAQUIE**

Echange de notes comportant un  
accord commercial. Rio-de-Janeiro,  
le 27 novembre 1931.

---

**BRAZIL  
AND CZECHOSLOVAKIA**

Exchange of Notes constituting a  
Commercial Agreement. Rio de  
Janeiro, November 27, 1931.

N° 3144. — ÉCHANGE DE NOTES ENTRE LES GOUVERNEMENTS BRÉSILIEN ET TCHÉCOSLOVAQUE COMPORTANT UN ACCORD COMMERCIAL. RIO-DE-JANEIRO, LE 27 NOVEMBRE 1931.

N° 3144. — TROCA DE NOTAS ENTRE O GOVERNO BRASII EIRO E O GOVERNO DA TCHECOSLOVAQUIA RELATIVAS A UN ACCORDO COMMERCIAL. RIO DE JANEIRO, EM 27 DE NOVEMBRO DE 1931.

*Textes officiels français et portugais communiqués par le chargé d'Affaires a. i. des Etats-Unis du Brésil à Berne. L'enregistrement de cet échange de notes a eu lieu le 10 février 1933.*

*French and Portuguese official texts communicated by the Chargé d'Affaires a. i. of the United States of Brazil at Berne. The registration of this Exchange of Notes took place February 10, 1933.*

I.

RIO-DE-JANEIRO, le 27 novembre 1931.

MONSIEUR LE MINISTRE,

J'ai l'honneur de confirmer à Votre Excellence, dûment autorisé à cet effet, que les relations économiques entre la République tchécoslovaque et la République des Etats-Unis du Brésil seront réglées par l'accord suivant :

- a) Les Hautes Parties contractantes conviennent de s'accorder réciproquement le traitement inconditionnel et illimité de la nation la plus favorisée pour tout ce qui concerne les droits de douane et tous droits accessoires, le mode de perception des droits, ainsi que pour ce qui a trait aux règles, formalités et charges auxquelles les opérations de dédouanement pourraient être soumises.
- b) En conséquence, les produits naturels ou fabriqués, originaires de chacune des Parties contractantes ne seront en aucun cas assujettis, sous les rapports susvisés, à des droits, taxes ou charges autres ou plus élevés ni à des règles et formalités autres ou plus onéreuses que ceux auxquels sont ou seront assujettis les produits de même nature originaires d'un pays tiers quelconque.
- c) De même, les produits naturels ou fabriqués exportés du territoire de chacune des Parties contractantes à destination du territoire de l'autre Partie ne seront en aucun cas assujettis, sous les mêmes rapports, à des droits, taxes ou charges autres ou plus élevés ni à des règles et formalités autres ou plus onéreuses que ceux auxquels sont ou seront assujettis les produits de même nature destinés au territoire d'un autre pays quelconque.
- d) Tous les avantages, faveurs, privilèges et immunités qui ont été ou seront accordés à l'avenir par l'une des deux Parties contractantes, dans la matière susdite, aux produits naturels ou fabriqués originaires d'un autre pays quelconque, ou destinés au territoire d'un autre pays quelconque, seront, immédiatement et sans compensation, appliqués aux produits de même nature originaires de l'autre Partie contractante ou destinés au territoire de cette Partie.
- e) Sont exceptées, toutefois, des engagements formulés au présent accord, les faveurs actuellement accordées ou qui pourraient être accordées ultérieurement à des Etats

limitrophes pour faciliter le trafic frontière, ainsi que celles résultant d'une union douanière déjà conclue ou qui pourrait être conclue à l'avenir par l'une des Parties contractantes.

f) Le présent accord entrera en vigueur trente jours après la signature et restera en vigueur pendant deux ans. Après l'expiration de ce délai, il continuera en vigueur jusqu'à ce qu'il soit dénoncé par une des Hautes Parties contractantes, cette dénonciation ne devant produire ses effets qu'après l'expiration d'un délai de six mois.

Veillez agréer, Monsieur le Ministre, l'expression de ma plus haute considération.

(s) VANICEK.

A Son Excellence

Monsieur le Docteur Afranio de Mello Franco,  
Ministre des Affaires étrangères,  
Rio-de-Janeiro.

Conforme :

C. de Freitas Valle,  
*Chefe interino do Serviços dos Limites  
e Actos Internacionaes.*

Vu à la Légation du Brésil à Berne.

J. Vaz de Mello.

## II.

TEXTE PORTUGAIS. - PORTUGUESE TEXT.

<sup>1</sup> TRADUCTION. — TRANSLATION.

EC/40/8 42). (80<sup>e</sup>) 8.

EC/40/8 (42). (80<sup>e</sup>) 8.

*Em 27 de Novembro de 1931.*

*Le 27 novembre 1931.*

SENHOR MINISTRO,

MONSIEUR LE MINISTRE,

Tenho a honra de accusar o recebimento da nota em que, devidamente autorizado pelo seu Governo, Vossa Excellencia confirma que as relações economicas entre a Republica dos Estados Unidos do Brasil e a Republica da Tchecoslovaquia serão reguladas pelo accôrdo seguinte :

a) As Altas Partes contractantes consentem em conceder, reciprocamente, o

J'ai l'honneur d'accuser réception de la note par laquelle Votre Excellence, dûment autorisée par son gouvernement, confirme que les relations économiques entre la République des Etats-Unis du Brésil et la République tchécoslovaque seront réglées par l'accord suivant :

a) Les Hautes Parties contractantes conviennent de s'accorder réciproquement

<sup>1</sup> Traduit par le Secrétariat de la Société des Nations, à titre d'information.

<sup>1</sup> Translated by the Secretariat of the League of Nations, for information.

tratamento incondicional e illimitado da nação mais favorecida em relação a tudo o que se refere aos direitos alfandegarios e a todos os direitos accessorios, ao modo de percepção dos direitos, assim como em relação ás regras, formalidades e impostos a que poderiam ser submettidas as operações de despacho alfandegario ;

b) Consequentemente, os productos naturaes ou fabricados, originarios de cada uma das partes contractantes, não serão, em caso algum, sujeitos, nas supracitadas relações a direitos, taxas ou impostos differentes ou mais elevados nem a regras differentes ou mais onerosas do que aquellas aos quaes são ou vierem a ser sujeitos os productos da mesma natureza originarios de qualquer outro paiz ;

c) Da mesma fórmula, os productos naturaes ou fabricados, exportados do territorio de cada uma das partes contractantes com destino ao territorio da outra parte, não serão, em caso algum, sujeitos, nas mesmas relações, a direitos, taxas ou impostos differentes ou mais elevados nem a regras e formalidades differentes ou mais onerosas do que aquellas aos quaes são ou vierem a ser sujeitos os productos da mesma natureza destinados ao territorio de qualquer outro paiz ;

d) Todas as vantagens, favores, privilegios e immuniades já concedidos, ou que venham a ser concedidos, de futuro, por uma das duas partes contractantes na supracitada materia, aos productos naturaes ou fabricados originarios de qualquer outro paiz ou destinados ao territorio de qualquer outro paiz, serão, immediatamente, e sem compensação, applicados aos productos da mesma natureza originarios da outra parte contractante, ou destinados ao territorio dessa parte ;

e) Exceptuam-se, comtudo, dos compromissos acima formulados, os favores actualmente concedidos ou que possam ser ulteriormente concedidos a paizes vizinhos, com o fim de se facilitar o tráfico de fronteiras, assim como os favores que resultem de uma reunião aduaneira já concluida ou que possa ser concluida, de futuro, por uma das partes contractantes ;

f) O presente accôrdo entrará em vigôr pelo prazo de dois annos, trinta dias após a sua assignatura. Expirado esse prazo, continuará o accôrdo em vigôr até que seja

le traitement inconditionnel et illimité de la nation la plus favorisée pour tout ce qui concerne les droits de douane et tous droits accessoires, le mode de perception des droits, ainsi que pour ce qui a trait aux règles, formalités et charges auxquelles les opérations de dédouanement pourraient être soumises.

b) En conséquence, les produits naturels ou fabriqués, originaires de chacune des Parties contractantes ne seront en aucun cas assujettis, sous les rapports susvisés, à des droits, taxes ou charges autres ou plus élevés ni à des règles et formalités autres ou plus onéreuses que ceux auxquels sont ou seront assujettis les produits de même nature originaires d'un pays tiers quelconque.

c) De même, les produits naturels ou fabriqués exportés du territoire de chacune des Parties contractantes à destination du territoire de l'autre Partie ne seront en aucun cas assujettis, sous les mêmes rapports, à des droits, taxes ou charges autres ou plus élevés ni à des règles et formalités autres ou plus onéreuses que ceux auxquels sont ou seront assujettis les produits de même nature destinés au territoire d'un autre pays quelconque.

d) Tous les avantages, favores, privilèges et immunités qui ont été ou seront accordés à l'avenir par l'une des deux Parties contractantes, dans la matière susdite, aux produits naturels ou fabriqués originaires d'un autre pays quelconque, ou destinés au territoire d'un autre pays quelconque, seront, immédiatement et sans compensation, appliqués aux produits de même nature originaires de l'autre Partie contractante ou destinés au territoire de cette Partie.

e) Sont exceptées, toutefois, des engagements formulés au présent accord, les favores actuellement accordées ou qui pourraient être accordées ultérieurement à des Etats limitrophes pour faciliter le trafic frontière, ainsi que celles résultant d'une union douanière déjà conclue ou qui pourrait être conclue à l'avenir par l'une des Parties contractantes.

f) Le présent accord entrera en vigueur trente jours après la signature et restera en vigueur pendant deux ans. A l'expiration de ce délai, il restera en vigueur jusqu'à



denunciado por uma das Altas Partes contractantes com seis mezes de antecedencia.

2. Em resposta, apraz-me communicar a Vossa Excellencia que o Governo brasileiro acceta as disposições do accôrdo acima transcripto, constantes da nota a que tenho a honra de responder.

Aproveito a oportunidade para renovar a Vossa Excellencia os protestos da minha alta consideração.

(a) A. DE MELLO FRANCO.

A Sua Excellencia  
o Senhor Vojtech Vanicek,  
Enviado Extraordinario  
e Ministro Plenipotenciario  
da Tchecoslovaquia.

É copia authentica :  
*Secretaria de Estado  
das Relações Exteriores.*

Rio de Janeiro D. F., em 11 de Novembro 1932.

C. de Freitas Valle,  
*Chefe do Serviço dos Limites  
e Actos Internacionaes, p. i.*

ce qu'il soit dénoncé par une des Hautes Parties contractantes, cette dénonciation ne devant produire ses effets qu'après l'expiration d'un délai de six mois.

2. En réponse, j'ai le plaisir de faire savoir à Votre Excellence que le Gouvernement brésilien accepte les dispositions de l'accord reproduit ci-dessus, telles qu'elles figurent dans la note à laquelle j'ai l'honneur de répondre.

Veillez agréer, etc.

(Signé) A. DE MELLO FRANCO.

A Son Excellence  
Monsieur Vojtech Vanicek,  
Envoyé extraordinaire et  
Ministre plénipotentiaire  
de Tchecoslovaquie.

<sup>1</sup> TRADUCTION. — TRANSLATION.

## No. 3144. — EXCHANGE OF NOTES BETWEEN THE BRAZILIAN AND CZECHOSLOVAK GOVERNMENTS CONSTITUTING A COMMERCIAL AGREEMENT. RIO DE JANEIRO, NOVEMBER 27, 1931.

## I.

RIO DE JANEIRO, *November 27, 1931.*

MONSIEUR LE MINISTRE,

Being duly authorised for the purpose, I have the honour to confirm to Your Excellency that the economic relations between the Czechoslovak Republic and the Republic of the United States of Brazil will be regulated by the following Agreement :

(a) The High Contracting Parties agree to grant each other unconditional and unlimited most-favoured-nation treatment in all matters concerning Customs duties and all accessory duties, the method of collecting duties, and the rules, formalities and charges to which Customs clearance operations may be subject.

(b) Consequently the natural or manufactured products originating in the territory of each of the Contracting Parties shall in no case be subject, in the above-mentioned respects, to any duties, taxes or charges other or higher or to rules and formalities other or more onerous than those to which products of the same kind originating in any third country are or may hereafter be subject.

(c) Similarly, the natural or manufactured products exported from the territory of either Contracting Party to the territory of the other Party shall in no case be subject in these respects to duties, taxes or charges other or higher or to rules and formalities other or more onerous than those to which products of the same kind consigned to the territory of any other country are or may hereafter be subject.

(d) All the advantages, favours, privileges and immunities which have been or may hereafter be granted by either Contracting Party in the above-mentioned connection to natural or manufactured products originating in any other country or consigned to the territory of any other country shall be applied immediately and without compensation to the products of the same kind originating in the territory of the other Contracting Party or consigned to the territory of that Party.

(e) Nevertheless, the undertakings contained in the present Agreement shall not apply to favours which are granted at present or which may hereafter be granted to neighbouring States in order to facilitate frontier traffic and favours resulting from a Customs union which has been already concluded or which may hereafter be concluded by either Contracting Party.

(f) The present Agreement shall come into force thirty days after signature and shall remain in force for two years. After the expiry of this period it shall continue in force until it has been denounced by either High Contracting Party, such denunciation to take effect only after the expiry of six months.

I have the honour, etc.

*(Signed)* VANICEK.

His Excellency Dr. Afranio de Mello Franco,  
Minister for Foreign Affairs,  
Rio de Janeiro.

<sup>1</sup> Traduit par le Secrétariat de la Société des Nations, à titre d'information.

<sup>1</sup> Translated by the Secretariat of the League of Nations, for information.

## II.

EC/40/8 (42). (80<sup>e</sup>) 8.

RIO DE JANEIRO, November 27, 1931.

MONSIEUR LE MINISTRE,

I have the honour to acknowledge receipt of the note in which Your Excellency, being duly authorised by your Government, confirms that the economic relations between the Republic of the United States of Brazil and the Czechoslovak Republic shall be regulated by the following Agreement :

(a) The High Contracting Parties agree to grant each other unconditional and unlimited most-favoured-nation treatment in all matters concerning Customs duties and all accessory duties, the method of collecting duties, and the rules, formalities and charges to which Customs clearance operations may be subject.

(b) Consequently the natural or manufactured products originating in the territory of each of the Contracting Parties shall in no case be subject, in the above-mentioned respects, to any duties, taxes or charges other or higher or to rules and formalities other or more onerous than those to which products of the same kind originating in any third country are or may hereafter be subject.

(c) Similarly, the natural or manufactured products exported from the territory of either Contracting Party to the territory of the other Party shall in no case be subject in these respects to duties, taxes or charges other or higher or to rules and formalities other or more onerous than those to which products of the same kind consigned to the territory of any other country are or may hereafter be subject.

(d) All the advantages, favours, privileges and immunities which have been or may hereafter be granted by either Contracting Party in the above-mentioned connection to natural or manufactured products originating in any other country or consigned to the territory or any other country shall be applied immediately and without compensation to the products of the same kind originating in the territory of the other Contracting Party or consigned to the territory of that Party.

(e) Nevertheless, the undertakings contained in the present Agreement shall not apply to favours which are granted at present or which may hereafter be granted to neighbouring States in order to facilitate frontier traffic and favours resulting from a Customs union which has been already concluded or which may hereafter be concluded by either Contracting Party.

(f) The present Agreement shall come into force thirty days after signature and shall remain in force for two years. After the expiry of this period it shall continue in force until it has been denounced by either High Contracting Party, such denunciation to take effect only after the expiry of six months.

2. In reply I have the honour to inform Your Excellency that the Brazilian Government accepts the provisions of the above Agreement as contained in the Note to which I have the honour to reply.

I have the honour to be, etc.

(Signed) A. DE MELLO FRANCO.

His Excellency M. Vojtech Vanicek,  
Envoy Extraordinary and Minister Plenipotentiary  
of Czechoslovakia.

*Imprimé*  
pour la SOCIÉTÉ DES NATIONS  
par les  
**IMPRIMERIES RÉUNIES S. A.**  
*Lausanne (Suisse)*

---

*Printed for the*  
**LEAGUE OF NATIONS**  
by  
**IMPRIMERIES RÉUNIES S. A.**  
*Lausanne (Switzerland)*