7E ANNÉE 10 7TH YEAR
OCTOBRE 1955 OCTOBER

INTERNATIONAL ASSOCIATIONS INTERNATIONALES

LA REVUE DES ORGANISATIONS ET REUNIONS INTERNATIONALES

THE REVIEW OF INTERNATIONAL ORGANIZATIONS AND MEETINGS

NGO ONG

PALAIS D'EGMONT
BRUXELLES

ORGANIZACIONES NO ESTATALES

IKKE-GUVERNEMENTALE ORGANISATIONER

ORGANIZAÇÕES NÃO-GOVERNAMENTAIS

« Associations internationales » est publié par l'Union des Associations Internationales, organisation internationale non gouvernementale, à but scientifique, fondée en 1910, ayant le Statut consultatif auprès du Conseil Economique et Social de l'O.N.U. (septembre 1951) et auprès de l'Unesco (novembre 1952).

« *International Associations* » *is published by the Union of International Associations, non-profit making international non-governmental organization, founded 1910, granted Consultative Status by the Economic and Social Council of the United Nations (September 1951) and by Unesco (November 1952).*

COMITE DE DIRECTION — *EXECUTIVE COUNCIL*

President - *President :*

Sénateur E. de la VALLEE POUSSIN.

Vice-Présidents - *Vice-Présidents :*

Sir Ramaswami MUDALIAR (India); Pierre VASSEUR (France).

Membres • *Members* :

W. W. ATWOOD (USA); Th. CAVALCANTI (Brésil); Dr G. ERDMANN (Germany); M. HABICHT (Suisse); T. MAEDA (Japan); J.H. OLDENBROEK (Netherlands); L. VERNIERS (Belgique); V. VERONESE (Italie).

Secrétaire Général - *General Secretary :*

G. P. SPEECKAERT.

AUTRES MEMBRES — *OTHER MEMBERS*

Prof. Adamovich (Autriche); Prof. R. Ago (Italie); Mrs Eugénie Anderson (USA); W.W. Atwood (USA); Mlle M. G. Baers (Belgique); E. Beddington-Behrens (UK); Lord Beveridge (UK); Dr M. Blank (Germany); Sir Harry Brittain (UK); M. Caetano (Portugal); L. Camu (Belgique); Mgr Caprio (Vatican); Mrs K Chattopadhyay (India); Mlle de Romer (Pologne) ; G. de Soyza (Ceylon) ; J. Drapier (Belgique) ; J. G. D'Souza (India); J.H. Frietema (Pays-Bas); A. Gjöres (Sweden); J. Goormaghtigh (Belgique); C.H. Gray (UK); K.S. Hasan (Pakistan); Dame Caroline Haslett (UK); J. Henle (Allemagne); P. Heymans (Belgique); Miss A. Kane (N.Z.); Mlle A.M. Klompe (Pays-Bas); O.B. Kraft (Denmark); H. Lange (Norway); Prof. G. Langrod (France); O. Leimgruber Suisse); Ed. Lesoir (Belgique); R.P. Levesque (Canada); R. Millot (France); M[me] Morard (Suisse); M. Moskowitz (USA); Prof. H. Mosler (Germany); R. Murphy (USA); Munis (Belgique); Lord Nathan of Churt (UK); Rt Hon. Ph. Noel-Baker (UK); A. Ording (Norway); Lord Boyd Orr (UK); J. Pastore (Italie); K. Persson (Sweden); P. Pires de Lima (Portugal); L. Rosenberg (Germany); J. Rueff (France); M. Simon (France); Baron F. van Ackere (Belgique); Jhr M. van der Goes van Naters (Netherlands); G.N. Vansittart (UK); M. van Zeeland (Belgique); P. van Zeeland (Belgique); H. von Brentano (Germany); L. Wallenborn (Belgique); P. Wigny (Belgique).

SECRETARIATS

Secrétariat Général - *General Secrétariat :*

Palais d'Egmont, Bruxelles, tél. 11.83.96.

Secrétariats régionaux - *Régional Secrétariats :*

Allemagne : Herr Direktor K.-F. Schweig, Ehrenhof, 3, Düsseldorf, tél. 46 408.

Brésil : Mme W. Cleto Marsiglia, Av. 13 de Maio, 23, 12° andar, sala 1204, Rio de Janeiro.

France : (adresse provisoire), M. Ranson, 35, boulevard de la République, Saint-Cloud (S. et O.).

Netherlands : Mr A. Cronheim, Burgemeester de Monchy-plein, 14, Den Haag.

Suisse : Me Raoul Lenz, 8, rue de la Rôtisserie, Genève, tél. (022) 25.52.80/25.52.89.

United Kingdom : Mr E. S. Tew, 91, Lyndhurst Gardens, Finchley, London N. 3 ; tel.: FIN 2354.

INTERNATIONAL

ASSOCIATIONS

INTERNATIONALES

7E **ANNÉE** **10** 7TH **YEAR**

OCTOBRE 1955 OCTOBER

SOMMAIRE CONTENTS

LA NAVIGATION MARITIME ET FLUVIALE, INSTRUMENT ET OBJET DE LA COOPERATION INTERNATIONALE

MARITIME AND INLAND NAVIGATION, MEANS AND AIM OF INTERNATIONAL COOPERATION

Les étapes de la coopération internationale en matière de transports maritimes et fluviaux (1815-1955), par Mme Y. Soudan 636

Principales organisations internationales actuellement en activité dans le domaine des transports maritimes et fluviaux 637

Le Centre International Radio-Médical 640

Inter-Governmental Maritime Consultative Organization, by B. Lukac - 646

La coopération internationale dans le domaine de la navigation intérieure, par C. Bonét-Maury 650

Le Phare du Cap Spartel 654

Radio Communications in the Merchant Marine, by H. C. van de Velde 657

L'évolution de la technique dans la propulsion des navires par moteurs Diesel, par A. Didierjean 662

Private shipowners co-operate through the International Chamber of Shipping, by H. E. Gorick 665

The Baltic and International Maritime Conference 668

The importance of international co-operation in the shipping industry, by Sir Colin Anderson 669

Le paquebot au service de la compréhension internationale, par J. Veaudelle 671

L'Association Internationale Permanente des Congrès de Navigation . . 674

Le Bureau Veritas, Registre international de classification de navires, par P. Blanc 676

Les derniers progrès de l'électronique au service de la navigation, par M. Belpomme 679

Le crédit maritime en France, par A. Cahen , ... 682

Le Voltabloc à bord des navires, par M. Bougaran 687

Le port de Calais, par M. Vermeulen 690

- *Inter-Governmental Decisions of Interest to NGOs* — Résolutions inter-gouvernementales intéressant les ONG 693
- *Programmes of Future Congresses* — Programmes de prochains congrès 698
- Calendrier des réunions internationales annoncées (Décembre 1955 - Décembre 1956) — *List of Forthcoming International Meetings* (December 1955 - December 1956) 707

ASSOCIATIONS INTERNATIONALES • *INTERNATIONAL ASSOCIATIONS*

Rédaction - Administration : PALAIS D'EGMONT — BRUXELLES

Abonnement :
$ 5 - £ 1.16.0
Frs fr, 1.750 • Frs S. 22 - Frs B. 250 - Fls. 19
L. it. 3.000 - D.M. 22 - Escudos 140 - P'tas 250

Le numéro :
Fra B. 25

Annual subscription ;
$ 5 - £ 1.16.0
Frs fr, 1.750 - Frs S. 22 - Frs B. 250 - Fls. 19
L. it. 3.000 - D.M. 22 - Escudos 140 - P'tas 250

Single issues :
$ 0.50

AUTRES PUBLICATIONS

Annuaire des Organisations Internationales. — Un guide indispensable à tous ceux qui veulent comprendre et participer à l'activité internationale moderne, rédigé avec le concours du Secrétariat des Nations Unies. L'édition 1954-55, en langue anglaise, avec titres et index en français, décrit 1.138 organisations, en 1.196 pages. Prix : 10 dollars, 500 F. b., 3.500 F. fr., ou équivalent.

Répertoire des Periodiques publiés par les Organisations Internationales non Gouvernementales, paru en septembre 1953. 120 pages. Prix : 2 dollars, 100 F. b., 700 F. fr., ou équivalent.

OTHER PUBLICATIONS

Yearbook of International Organizations. — *An authoritative guide essential for all who desire to understand and participate in the growing world society of today, compiled with the assistance of the United Nations Secretariat.*

The 1954-55 edition, describing 1,138 organizations 1,196 pages. Price : 10 dollars, 70/- or equivalent.

Directory of Periodicals published by International Non-Governmental Organizations, *issued September* 1953. *120 pages. Price : 2 dollars, 14/-, or equivalent.*

Les souscriptions peuvent être adressées :

— Par virement au compte courant de l'Union des Associations Internationales

Payment can be made :

— by transfer to the account of the Union of International Associations

à Amsterdam : Compte courant à la Rotterdamse Bank. Boîte postale 77.

à Bruxelles : Compte chèque postal n° 346.99

Compte 11° 16.694 à la Banque de la Société Générale de Belgique, 3, Montagne du Parc.

m *Düsseldorf* . Konto-N' 91097 der Reinisch-Westfâl. Bank, Königsallee 45/47 (Beschränkt konvertierbares DM-Konto)

à Genève : Compte courant à l'Union de Banques Suisses.

in New York : Account at the National City Bank, 55, Wall Street.

à *Paris :* Compte n° 58567 à la Banque de l'Union Parisienne, boulevard Haussmann, 6-8 (c.c.p. n° 170-09).

— Par envoi à notre adresse d'un chèque barré établi à l'ordre de l'Union des Associations Internationales.

— Nach Runderlass des Deutschen Bundeswirlschafts-ministeriums Nr. 23/53 können Abonnementsgebühren für den Bezug einer Zeitschrift im Postzahlungsverkehr unmittelbar in das Ausland überwiesen werden. 250 Frs B. = DM 22 —

— by crossed addressed to and made out to the order of the Union of International Associations.

— In the case of the United Kingdom *subscriptions (36/~) can be paid in sterling by crossed cheque (payable to the Union of International Associations) which should be sent to : Mr. E. S. Tew, 91, Lyndhurst Gardens, Finchley, London N 3.*

Les *étapes de la coopération internationale en matière de transports maritimes et fluviaux (1815-1955)*

par Yvonne SOUDAN
Docteur en droit,
Attachée au Secrétariat Général de l'UAI

Parmi les différents secteurs de l'activité humaine, celui de la navigation fut le premier qui vit l'élaboration d'une coopération internationale.

En effet, sans remonter à des formes plus anciennes, telles que les Foires du moyen âge et aussi d'ailleurs les Ligues Hanséatiques, le premier indice de préoccupations économiques internationales fut la décision du Congrès de Vienne, de 1815, concernant la liberté de navigation des fleuves internationaux. Le premier organisme international créé par des Gouvernements fut la *Commission Européenne du Régime du Danube,* constituée à Paris, le 30 mars 1856 et la première convention internationale fut celle, signée en 1857, établissant un *Code Commercial des Signaux Maritimes.*

Dans cet article, nous nous limiterons à rappeler brièvement les principales étapes de la coopération internationale qui s'est développée dans le domaine des transports maritimes. Quelques autres articles réunis dans ce même numéro traiteront plus en détails de l'un ou de l'autre de ses aspects. Une étude complète demanderait l'espace d'un gros volume, surtout si l'on voulait y englober les problèmes de droit international posés par le régime des mers depuis la parution en 1609 du livre de Grotius « Mare Liberum » et de sa réfutation en 1635 par Seldon, dans son « Mare clausum » qui précéda la promulgation par Cromwell en 1651 de son célèbre « Acte de Navigation ». Parallèlement à la question du régime des mers, il faudrait aborder celle du régime des détroits, des canaux maritimes et des fleuves internationaux.

Pour rester dans la ligne des études documentaires similaires, publiées dans des numéros antérieurs de cette revue sur la coopération internationale en matière d'aviation (n° d'avril 1954), et en matière de chemins de fer (n° de mai 1955), nous nous contenterons donc de mentionner, avec quelques brèves explications, la création des organisations internationales destinées à régler ou faciliter les transports maritimes en citant parfois, lorsque la chose est indispensable, quelques conventions internationales.

A l'exception de la partie concernant les fleuves internationaux, nous suivrons autant que possible l'ordre chronologique de constitution de ces organismes, notre but étant de dresser un historique succinct.

* *

Comme nous l'avons dit, c'est en Europe que se dessinent les débuts de la coopération internationale, consécutifs au développement de la technique des moyens de transport. Les premiers résultats concrets s'en manifestent dans le domaine de la navigation fluviale.

La Révolution Française avait déjà proclamé la liberté complète de navigation et l'égalité des pavillons sur les grandes voies d'eau. Le Congrès de Vienne, en 1815, tente d'élaborer des mesures d'application de ces principes. Elles ont, en fait, à travers le 19* siècle, inspiré la réglementation de la navigation sur les grandes voies d'eau européennes.

Le Traité de Londres du 19 avril 1839 déclare que les dispositions des articles 108 jusqu'au 177 inclusivement de l'Acte Général du Congrès de Vienne, relatives à la libre navigation des fleuves et rivières navigables, seront appliquées aux fleuves et rivières navigables qui séparent ou traversent à la fois le territoire belge et le ter-

PRINCIPALES ORGANISATIONS INTERNATIONALES

actuellement en activité

dans le domaine de la navigation maritime et fluviale

(par ordre chronologique de leur fondation)

Organisations intergouvememmentales

Commission centrale pour la Navigation du Rhin.
Palais du Rhin, Place de la République, Strasbourg.

Commission internationale du Phare du Cap Spartel à Tanger,
Tanger.

Commission Danubienne,
c/o Ministère des Affaires Etrangères, Budapest.

Bureau hydrographique international,
Quai des Etats-Unis, Monte-Carlo.

Organisation intergouvernementale consultative de la Navigation Maritime,
Division des Transports et Communications, Nations Unies, New York.

Conférence européenne des Ministres des Transports,
3, rue André Pascal, Paris 16e.

Organisations non gouvernementales

Union internationale d'Assurances Transports,
43, Gotlhardstrasse, Zurich 22.

Comité maritime international,
33. rue Jordaens, Anvers.

Association internationale permanente des Congrès de Navigation,
60, rue Juste Lipse, Bruxelles.

Conférence maritime internationale et Baltique,
35, Amaliegade, Copenhague.

International Shipping Federation,
52, Leadenhall Street, Londres E.C.3.

International Chamber of Shipping,
3-6, Bury Court, St Mary Axe, Londres E. C.3.

Apostolatus Maris International Council,
70, Via della Scrofa, Rome.

Association internationale des Officiers de la Marine marchande,
78, Leadenhall Street, Londres E.C.3.

Comité international radio-maritime,
25, boulevard du Régent, Bruxelles.

Association internationale des Intérêts radio-maritimes,
Intelco House, 21, Progress "Way, Croydon, Grande-Bretagne.

Association internationale du Registre des Bateaux du Rhin,
89, Schiedamsevest, Rotterdam.

International Cargo-Handling Co-ordination Association,
7, Victoria Street, Londres S.W.I.

Union internationale de la Navigation fluviale,
19, rue de la Presse, Bruxelles,
60, avenue Hoche, Paris 8e.

* Pour de plus amples informations au sujet de ces organisations, voir le *Yearbook of International Organizationss,* édition 1954-1955.

---

ritoire hollandais. Cette réglementation du régime de l'Escaut ne semble pas avoir donné naissance à un organe de contrôle.

La navigation sur le Danube est réglée par le Traité de Paris du 30 mars 1856 et des traités subséquents. En vertu de ces Actes, deux commissions ont été créées, la *Commission Riveraine* et la *Commission Européenne du Danube* rendue en quelque sorte permanente par le Traité de Londres en 1883. Elle modifiait le principe que seuls les Etats riverains sont compétents pour la police des fleuves.

Disons ici déjà que, le 18 août 1948, une nouvelle *Commission Danubienne* a été fondée à Belgrade, avec siège à Galatz, qui écarte de la Commission les Etats non riverains, comme la France et la Grande-Bretagne et dont le but reste d'assurer la navigation libre, sur un pied d'égalité d'Ulm à la Mer Noire, pour les navires et les marchandises.

Comme la Commission du Danube, la *Commission Centrale pour la Navigation du Rhin* remonte au Congrès de Vienne, mais sa forme actuelle est le résultat de modifications qui ont été apportées par la Convention de Mannheim, signée le 17 octobre 1868. Réorganisée provisoirement après la dernière guerre en attendant le traité de paix avec l'Allemagne, la Commission a pour but de veiller à l'observation des principes de liberté et d'égalité de navigation sur le Rhin et à la suppression des entraves de tous ordres. Elle exerce la fonction de Cour d'appel

en matière de navigation sur le Khin, au civil et au pénal, et travaille en relations étroites avec les Nations Unies et les grands organismes européens.

La réglementation s'étend ensuite aux fleuves africains et le régime du Congo est libelle dans le Traité de Berlin de 1885, sous le titre d'Acte de Navigation du Congo. Ce même traité fonde l'*Entente Internationale pour assurer la libre navigation du Niger et du Congo et pour organiser la liberté commerciale dans la région tropicale d'Afrique* dont l'exécution est confiée à une *Commission Internationale de Navigation du Congo.*

Le 31 mai 1865, une convention établie entre le Sultan du Maroc et de nombreux gouvernements est signée à Paris, créant la *Commission Internationale du Phare du Cap Spartel à Tanger,* une des plus anciennes commissions internationales. Son but est d'assurer la direction, le maintien et la neutralité du Phare du cap Spartel et de ses annexes. Le phare, dont l'édification avait été décidée en 1861 déjà, en raison du danger de la navigation dans ces parages, est mis en service en 1864, à la suite du naufrage tragique de la frégate brésilienne « Dona Isabel », qui entraîna la mort de 250 personnes. Le phare, qui brûlait à l'origine à l'huile de colza, a été modernisé au fur et à mesure des progrès. Le budget de la commission pour 1954 était de 9 millions de francs marocains.

L'unification du droit maritime fait l'objet des préoccupations de juristes de plusieurs pays, qui le 6 juin 1897 fondent à Bruxelles le *Comité International Maritime,* lequel poursuit toujours son œuvre. Elle compte la préparation de multiples conventions internationales adoptées par la suite par des conférences diplomatiques.

De son côté. l'*International Law Association,* plus ancienne puisque fondée le 11 octobre 1873 à Bruxelles aussi, s'occupe parmi d'autres problèmes de droit, des questions d'avaries, de contrats, etc., se posant dans les transports maritimes.

Le 8 janvier 1874 est fondée à Berlin l'Union *Internationale des Assurances Transports,* dont le siège est à Zurich, et qui existe encore aujourd'hui; elle représente et défend les intérêts des assureurs maritimes, et jouit du statut consultant B auprès de l'ECOSOC

Un décret khédival du *3* janvier 1881, revisé le 19 juin 1893, installe à Alexandrie, conformément aux décisions de l'Union Sanitaire Universelle, le *Conseil Sanitaire Maritime et Quarantaine d'Egypte.*

Cette organisation a pour but de surveiller le trafic des personnes et des marchandises par la voie d'Egypte, du Nil et de la Mer Rouge et du canal de Suez, et d'assurer l'exécution des conventions internationales concernant la peste, le choléra et la fièvre jaune. Le Conseil, outre les membres égyptiens, se compose de délégués de nombreux pays d'Europe et compte 7 offices sanitaires à Alexandrie, Damiette, Port-Saïd, Suez, Tor, Sonakim et Kosseir.

Ayant mentionné ici le canal de Suez, signalons au passage qu'un *Accord réglementant le régime du canal de Suez* est signé à Constantinople le 21 octobre 1888.

La neutralité du Canal de Panama fait l'objet, dès 1850, d'un premier traité qui garantit sa neutralité, alors que le Canal est encore à l'état de projet. L'étude de ce projet est approfondie, notamment par la *Société Civile Internationale du Canal Interocéanique, créée* à Paris en 1876, par la *Panama Company,* fondée en 1879, puis par l'I*sthmian Canal Commission,* en 1899. Le premier bateau traverse le Canal en 1914.

A la suite de la pose en 1851 du premier câble sous-marin, entre Calais et Douvres, et en 1858 du premier câble transatlantique, la nécessité apparaît d'obliger les navigateurs à prendre des précautions pour ne pas les détériorer. Une première *Convention pour la protection des câbles sous-marins* est signée à Paris le 14 mai 1864, et en 1882 une Conférence internationale pour la Protection des câbles sous-marins réunît de nombreux délégués de pays d'Europe, d'Améri que du Nord et d'Amérique du Sud. Les termes d'une convention définitive sont fixés en 1884. Des conférences ont eu lieu ensuite périodiquement entre les différentes administrations télégraphiques intéressées.

Dans un autre domaine, une réglementation s'édifie cette fois en dehors de la voie habituel le des conventions internationales. Eu effet, le gouvernement britannique, par une décision du 9 janvier 1863, fixe les « Règles de route à la mer » propres à éviter les abordages. Elles sont successivement agréées par la plupart des Etats maritimes.

Ce n'est qu'en 1889, a Washington, que ceux-ci se réunissent pour la première fois, pour chercher à unifier les règles à appliquer à la navigation maritime. Une deuxième conférence se tient à Londres eu 1908-1909 et adopte une déclaration relative au droit de la guerre maritime, traitant du blocus, de la contrebande, delà destruction des prises neutres, etc. Une troisième conférence a lieu à Saint-Pétersbourg en 1912, à la veille de la catastrophe du « Titanic »; elle émet le vœu de voir la Conférence de la sécurité de la navigation devenir une institution internationale permanente, qui serait convoquée à intervalles réguliers. Ce vœu n'a pas été réalisé. Mais la tragédie du « Titanic », elle, a suscité de nombreuses initiatives de réglementation du trafic transatlantique.

Les problèmes posés par les correspondances télégraphiques entre la terre et les navires de mer amènent la convocation à Berlin du 4 au 13 août 1903 d'une conférence préparatoire pour la Réglementation de la Télégraphie sans Fil. Elle est suivie d'une conférence, tenue également à Berlin, du 3 octobre au 3 novembre 1906, qui décide la création d'un *Bureau International Radiotélégraphique,* chargé de réunir, de coordonner et de publier des renseignements de toute nature relatifs à la radiotélégraphie ainsi que d'instruire les demandes de modifications de la Convention adoptée par cette conférence. En fait, il est ensuite décidé de confier les attributions de ce Bureau au *Bureau International des Administrations Télégraphiques,* fondé à Vienne en 1868, dans le cadre de l'U*nion Télégraphique internationale,* actuellement institution spécialisée des Nations Unies, sous le titre *d'Union Internationale des Télécommunications.*

Dès 1885, un premier congrès sur la navigation intérieure se tient à Bruxelles. En 1898, une commission d'étude est constituée pour élaborer un projet d'organisation permanente et, en 1900, *r Association Internationale Permanente des Congrès de Navigation* — AIPCN — dont le siège est à Bruxelles, est fondée. Elle jouit du statut consultatif {Registre) auprès de l'ECOSOC. Des congrès se sont tenus régulièrement dans des pays variés, les premiers à Philadelphie, au Caire et à Saint-Pétersbourg.

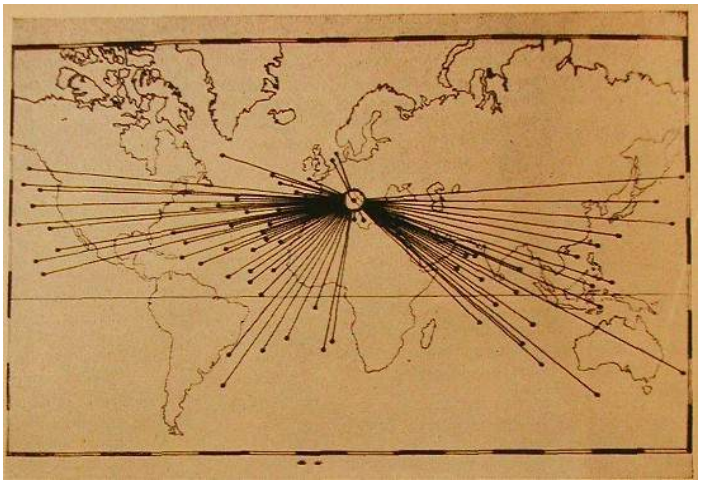
En ce même début de siècle, un Congrès international de la marine marchande, réuni à Paris du 4 au 12 août 1900, décide de créer une *Association Maritime Internationale.* Fondée le 16 janvier 1901, elle se fixe l'objectif assez large de favoriser les progrès généraux de la navigation et du commerce maritimes. Elle est chargée d'administrer la *Fondation Anthony Pollok* instituée par les héritiers Pollok pour honorer la mémoire de leur parent décédé dans le naufrage de la « Bourgogne », le 4 juillet 1898. Cette fondation encourage toute recherche tendant à réduire les dangers de la mer.

Fondée en 1905 sous le nom de *Conférence de la Baltique et de la Mer Blanche.,* la *Conférence Maritime Internationale et Baltique* a son siège à Copenhague, et groupe des armateurs et des organisations de 44 pays intéressés au transport maritime. Le but de l'organisation est, notamment, de régler la compétition, fixer les tarifs de fret, améliorer et unifier les chartes-parties. Plus de 600 compagnies de navigation en sont membres, représentant environ le 1/4 du tonnage mondial de la marine marchande.

La Conférence de la Paix, au cours de sa session de 1907, en complément d'une convention relative au régime des navires de commerce ennemis au début des hostilités et d'une autre convention relative à certaines restrictions à l'exercice du droit de capture dans la guerre maritime, adopte une convention relative à l'établissement d'une *Cour Internationale des Prises,* signée à La Haye le 18 octobre 1907. Cette convention est modifiée peu après, c'est-à-dire le 31 décembre 1910, par un Protocole additionnel.

L'International Shipping Federation Ltd — ISF — dont le siège est à Londres, et qui jouit du statut consultatif (Registre) auprès de l'ECOSOC, a été fondée en 1909. Dans les débuts, cette Fédération visait surtout à trouver des solutions en cas de grève des gens de mer. Après la création de l'OIT, elle modifie son champ d'action et devient un lieu de rencontre pour les propriétaires de navires qui veulent étudier en commun leurs problèmes.

Il faut attendre ensuite 1919 pour voir naître de nouvelles organisations. Le Traité de Versailles apporte de grands changements au régime des grands neuves d'Europe, notamment l'Elbe, l'Oder et le Danube, qui reçoivent un statut international. La *Commission Internationale de l'Oder* dont le siège est à Paris, est créée en 1919. Depuis le retrait de l'Allemagne, en 1936, la Commission ne semble plus guère avoir d'activités.



Le CIRM est le centre d'un réseau de radiotélégraphie qui recoil, du monde entier, des appels en trois langues provenant de navires de toutes nationalités et transmet, en réponse, tes avis demandés. Suivant l'heure et les conditions atmosphériques, le Centre peut atteindre toutes les mers du globe, soit directement, soit par relais avec d'autres stations. Ci-dessus l'assistance radio-médicale du CIRM en 1954.

Le Centre International Radio Médical

L'installation radiotélégraphique émettrice et réceptrice du CIRM est située *dans les locaux du Ministère de la Marine Marchande à Rome,* (Associated Press.)

Chaque jour, à certaines heures, le Centre assure un service de radio-dispensaire, qui donne des avis médicaux sur les cas les plus urgents, ou ceux qui ont fait antérieurement l'objet d'une consultation radio-médicale. Aux mêmes heures, le Centre reçoit des informations sur l'état des malades qui suivent le traitement qu'il a préconisé.

Au sein de la Société des Nations, *l'Organisation des Communications et du Transit* est une des organisations techniques dont l'œuvre apparaît la plus importante. Sa première conférence générale se tient a Barcelone en 1921 et élabore la Convention de Barcelone relative au régime des voies d'eau navigables d'intérêt 'international. Elle proclame à nouveau la liberté et l'égalité pour tous les transports effectués sur les voies navigables d'intérêt international : sont considérées comme telles les voies d'eau accessibles à la navigation commerciale ordinaire et donnant à plus d'un Etat accès à la mer. La Conférence adopte en outre une Déclaration permettant aux Etats dépourvus de littoral maritime de posséder un pavillon et une marine marchande.

La deuxième Conférence générale se tient à Genève en 1923 et adopte une *Convention générale sur le régime international des ports maritimes.* Elle sanctionne l'égalité de traitement entre navires, quel que soit leur pavillon, l'égalité complète de traitement tant en ce qui concerne les navires dans les ports qu'en ce qui concerne la liberté d'utilisation du port et la complète jouissance des commodités que ce port apporte à la navigation.

La Conférence de Lisbonne, dans *l'Organisation des Communications et des Transits,* en 1930, élabore trois conventions qui ne sont pas entrées en vigueur, l'une sur l'abordage, une autre sur l'immatriculation des bateaux de navigation intérieure, la troisième sur le pavillon des bateaux de navigation intérieure ; mais les efforts de SDN dans ce domaine sont repris, en 1945, par la Commission Economique des Nations Unies. Cette même Conférence de 1930 élabore avec succès deux accords sur l'unification du balisage et de l'éclairage des côtes, ratifiés, l'un par 25 Etats, l'autre par 18 Etats.

L'Organisation des Communications et du Transit tente aussi un gros effort en vue de l'unification du droit fluvial. Ce droit, et notamment le statut juridique des bateaux et le droit privé qui leur est applicable, varie d'Etat à Etat. Une Conférence spéciale tenue à Paris en 1925 prépare une *Convention sur la création d'un certificat de jauge unique,* destinée à améliorer l'œuvre de la Convention de Bruxelles du 4 février 1898, établissant la reconnaissance internationale des certificats de jaugeage.

A cette même époque, d'autres organisations voient le jour.

L'International Chamber of Shipping — ICS — est fondée à Londres en 1921, sous la dénomination de « International Shipping Conference » dans le but de promouvoir les intérêts de ses membres sur le plan international.

En 1921 également se constitue le *Bureau Hydrographique International* — BHI —. C'est une organisation intergouvernementale ayant pour mission d'établir une liaison permanente entre les services hydrographiques des différents Etats en vue de faciliter et de rendre plus sûre la navigation sur toutes les mers.

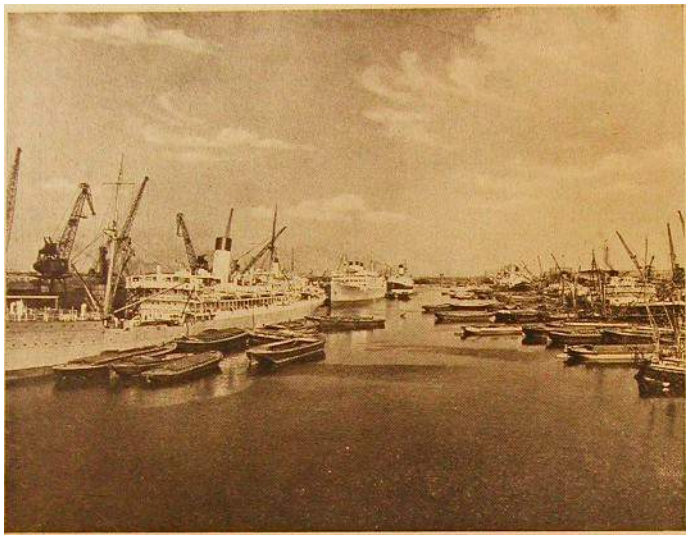
Pour donner une aide morale et spirituelle aux marins catholiques à travers le monde, l'*Apostotolatus Maris International Council* est fondé à Glasgow en 1922; il compte dans 300 ports de nombreux clubs doublés d'une organisation de visites à bord des navires, dont s'occupent des chapelains de ports et des laïcs.

Une organisation professionnelle. *l'Association Internationale des Officiers de la Marine Marchande* — IMMOA — est fondée à Paris le 16 juin 1925. Elle a pour but d'assurer les meilleures conditions de travail et de sécurité aux officiers de marine, mais ne semble plus guère avoir d'activités. Signalons ici, en passant, que la protection du travail des gens de mer est assurée au sein des trois grandes organisations syndicales internationales.

Fondé en septembre 1928 à San Sébastian, et reconstitué en 1947, le *Comité International Radio-Maritime* — CIRM — étudie les moyens appropriés pour l'amélioration des services radio-maritimes. Un autre article dans le même numéro de la revue en parlera plus en détail.

En 1933, l'*Association Internationale des Intérêts Radio-Maritimes* — AIIRM — est fondée à Croydon, pour favoriser les relations entre organisations et administrations intéressées dans les communications radio-maritimes.

Bien qu'il ne s'agisse pas à proprement parler d'une organisation internationale, nous voudrions mentionner ici une initiative à caractère hautement humanitaire, qui rend chaque jour d'immenses services : le *Centre International Radiomédical* — CIRM —, institut privé fondé à Rome en 1935 par le Dr Guido Guida. Le Centre donne des consultations médicales par



Le port de Londres.

Les *paquebots « United* States» et «America» dans *le* port de New York.

radio, en italien, en français et en anglais, aux navires de toutes nationalités naviguant sur un point quelconque du globe. Ce Centre, qui a son siège axi Ministère de la Marine Marchande à Rome, a ses propres médecins — une soixantaine de spécialistes —, et une équipe de radiotélégraphistes. Il a organisé un cours de médecine élémentaire pour les officiers de la marine marchande, qui leur apprend à formuler des demandes d'assistance et à transmettre des descriptions exactes des symptômes présentés par les malades. Des contacts directs, par radio, ont Heu à heures fixes entre capitaine et médecins du Centre, qui permettent à ces derniers de confirmer leur diagnostic.

La déclaration de guerre, en 1939, pose un problème, celui des navires des pays belligérants qui se réfugient dans les ports américains pour éviter d'être capturés. Ces navires étaient, pour la plupart, utilisés pour le commerce inter-américain, et leur immobilisation entraîne une pénurie grave dans les moyens de transport. En avril 1941, le Gouvernement Uruguayen demande au « Comité consultatif Economique et Financier Interaméricain » d'étudier le problème. Sur décision de ce Comité, une *Commission Technique Maritime Inter-Américaine* est constituée le 14 novembre 1941, pour mettre en pratique un plan d'utilisation de ces navires.

Immédiatement après la deuxième guerre mondiale, le 29 juillet 1945, une organisation à caractère provisoire est fondée à Londres, entre 12 pays d'Europe et les Etats-Unis : l'*Office Central des Transports Intérieurs Européens* — ECITO —, destinée à hâter la reconstruction de l'Europe, et dont une partie du programme concerne les transports fluviaux. En 1947, l'ECITO transmettra ses pouvoirs à la *Commission Economique pour l'Europe,* des Nations Unies.

Nous avons mentionné plus haut le travail réalisé par la Société des Nations. Une partie de ce travail technique est repris par les Nations Unies, tandis que l'Organisation Internationale du Travail poursuit les activités qu'elle avait entreprises dès avant la création de l'ONU. Dans le domaine des conditions d'emploi, une partie de ce travail se fait en collaboration avec l'Organisation Mondiale de la Santé au sein du *Comité mixte OIT/OMS de l'hygiène des gens de mer.*

Un article séparé est, dans ce numéro, consacré à l'*Organisation Intergouvememental Consultative de la Navigation Maritime,* institution spécialisée non encore en activité des Nations Unies. Les organisations régionales des Nations Unies se préoccupent également du problème des transports, y compris les transports par eau. La Commission Economique pour l'Europe, la Commission Economique pour l'Asie et l'Extrême-Orient et la Commission Economique pour l'Amérique Latine ont institué en leur sein un *Comité des Transports intérieurs.* Le Comité de la CEE a abordé différents problèmes relatifs aux voies navigables mais les avis des Gouvernements étant encore très divergents, il n'a pas été possible, pour le moment, d'arriver à un accord sur ces suggestions. Le Comité de l'ECAFE comporte un *sous-comité des voies fluviales,* avec un bureau chargé spécialement du contrôle des inondations et du développement hydro-électrique.

Vers la même époque, le 14 novembre 1947, est fondée à Rotterdam l'*Association Internationale du Registre des Bateaux du Rhin* — AIRR —. Elle groupe des propriétaires et constructeurs de bateaux et leurs associations, et des assureurs. Elle procède à la classification des bateaux du Rhin, à la publication d'un registre, à la tarification de l'assistance et de la récupération des épaves, et à l'arbitrage.

C'est surtout dans le cadre de la relance et de l'intégration européenne que se sont créées et développées les initiatives les plus récentes en matière de transports en général, ceux-ci réservant toujours une part de leur programme aux transports par eau.

L'aide donnée par le Plan Marshall à l'Europe a conduit, comme on le sait, en avril 1948» à la constitution de l'Organisation Européenne de Coopération Economique. L'important problème des transports était difficile à résoudre. Il a donc été créé, au sein de l'OECE, un *Comité des Transports maritimes,* et un *Comité des Transports intérieurs.* Celui-ci s'est attelé aux problèmes des restrictions et discriminations à la navigation fluviale, à l'adaptation des voies de communication au développement économique, aux mesures susceptibles d'augmenter la productivité dans les transports intérieurs européens.

Le *Conseil de l'Europe,* créé en 1949, se préoccupe plus particulièrement en ce domaine

du problème de la coordination des transports. Dès 1950, il constitue une commission spécialisée à cet effet.

Après le Conseil de l'Europe, c'est *l'Organisation du Traité de l'Atlantique Nord* — OTAN — qui, dès mars 1950, institue deux bureaux : le *Bureau d'Etude sur les Transports océaniques* et le *Bureau d'Etude sur les Transports de surface en Europe.* Leur tâche consiste à élaborer des plans destinés à assurer la meilleure utilisation possible du tonnage marchand disponible en période de crise, en vue d'assurer le ravitaillement de l'Europe occidentale.

Peu après, deux nouvelles organisations internationales voient le jour, la première à Londres en 1951 : *Y International Cargo-Handling Coordination Association* — ICHCA —. Jouissant du statut consultatif auprès de l'ECOSOC (Registre) , elle a pour but d'unir tous ceux qui ont intérêt à l'amélioration de la manutention dans les ports. Elle travaille notamment à l'élaboration d'un code simplifié en matière de marchandises dangereuses. La seconde, l'*Union Internationale de la Navigation Fluviale* — UINF — est fondée à Bruxelles le 2 décembre 1952 pour assurer la représentation et la sauvegarde des intérêts de la navigation fluviale sur le plan international, arrêter la politique à recommander aux organismes internationaux, et représenter la navigation fluviale auprès de ceux-ci. Elle jouit du statut consultatif, catégorie B, auprès de l'ECOSOC et travaille en relation étroite avec les différentes instances officielles européennes qui s'occupent de transports.

Revenant au plan européen, il faut mentionner l'action entreprise par la *Communauté Européenne du Charbon et de l'Acier* — CECA —, dès sa création, en 1952. L'article 70 du Traité instituant la CECA stipule que : « l'établissement du marché commun rend nécessaire l'application de tarifs de transport du charbon et de l'acier, de nature à offrir des conditions de prix comparables, aux utilisateurs placés dans des conditions comparables ». La CECA s'est donc préoccupée d'éliminer les discriminations et d'harmoniser les tarifs. Si les négociations ont pu aboutir pour le tarif ferroviaire, on en est encore au stade des discussions préliminaires en ce qui concerne l'amélioration des communications par la voie navigable. Les disparités entre les régimes de fret appliqués au tarif intérieur et au tarif international, l'économie particulière de la navigation rhénane posent, en effet, des problèmes difficiles à résoudre.

Les activités et les propositions du Conseil de l'Europe et surtout de l'OECE, ont conduit, en octobre 1953, à la constitution de la *Conference des Ministres des Transports* — CEMT —. Ses objectifs sont de prendre toutes les mesures destinées à réaliser la meilleure utilisation et le développement le plus rationnel des transports européens, ainsi qu'à coordonner les travaux se rattachant aux transports des autres organisations internationales. Au cours de la deuxième conférence, qui s'est tenue à Bruxelles du 12 au 17 octobre 1953 et à laquelle quatre organisations non gouvernementales — dont l'Union Internationale de la Navigation Fluviale — étaient invitées, le problème de la navigation fluviale a fait l'objet de deux résolutions : l'une relative à l'établissement d'une liste de projets de voies d'eau d'intérêt européen, l'autre relative aux problèmes internationaux posés par l'exploitation des voies navigables.

Toujours dans le cadre des efforts en vue d'une intégration européenne, la « relance européenne » a été discutée à Messine les 1er et 2 juin 1955, par les Ministres des Affaires étrangères des six pays membres de la CECA. Un comité intergouvememental a été créé par la Conférence de Messine. Parmi les mesures décidées, se trouve l'établissement d'un réseau européen de voies de communications. Un comité des Transports — qui étudie entre autres les transports par voie navigable — travaille en ce moment à un rapport qui sera déposé vraisemblablement à la fin du mois d'octobre.

A cet effort poursuivi sur le plan intergouvernemental, il faut associer plusieurs grandes organisations non gouvernementales et, notamment, la *Chambre de Commerce Internationale* qui, depuis plusieurs années, s'efforce de contribuer à la solution des problèmes si complexes des transports, notamment à celui de la coordination et des relations usagers-transporteurs.

*
* *

Ce bref historique peut, sans doute, donner à certains l'impression que la structure internationale est extrêmement complexe et insuffisamment coordonnée. Prenant en considération la

variété et révolution des problèmes qui se posent au sein d'un seul domaine tel que celui envisagé ici, des transports maritimes et fluviaux, nous croyons qu'il faut au contraire en conclure qu'un effort considérable, permanent et s'adaptant aux circonstances changeantes, est effectué pour résoudre les problèmes dans l'intérêt de toutes les nations par l'adoption de mesures qui dépassent les intérêts particuliers.

Telle est certes la conviction qui nous anime personnellement à l'aboutissement de la présente étude.

Nous espérons que cette nouvelle contribution de l'Union des Associations Internationales, malgré ses lacunes dont nous sommes conscients, sera utile à ceux qui désirent approfondir leur connaissance des relations internationales autant qu'à ceux qui voudront étudier plus en détails le secteur de la coopération internationale en matière de transports maritimes.

Inter-Governmental Maritime Consultative Organization

The. efforts made on the governmental level for the establishment of a convention regulating international shipping traffic. Objectives and main provisions of the convention of 1948.

By Branco LUKAC,

Executive Secretary
Preparatory Committee
Inter-Governmental Maritime Consultative Organization.

The solution of international problems in the field of maritime shipping had for many years been pursued by a number of competent non-sovernmentai international organizations. *inter alia* the International Law Association, the International Maritime Committee, and the International Chamber of Commerce. The results of their work were often embodied subsequently in conventions or agreements, concluded between governments at diplomatic conferences convened *ad hoc* for this purpose, as for instance in the case of the York/Antwerp Rules concerning general average (last revision 1924), and of the Convention for the Unification of . Certain Rules relating to Bills of Lading (1924). Examples of other conventions concluded at *ad hoc* governmental conferences are the load-line convention (1930) and the Safety of Life at Sea Convention (last revision 1948).

The establishment of a permanent international maritime commission was first contemplated at the International Marine Conference held in Washington in 1839. which however reached the conclusion that the establishment of such a permanent body was not expedient.

Between the two world wars many problems concerning maritime shipping were dealt with on the governmental level by the League of Nations, including in particular the preparation of the Declaration recognizing the Right to a Flag of States having no Sea-coast (1921) ; of the Convention on the International Regime of Maritime Ports (1923) ; and of the Agreement concerning Maritime Signals (1930) ; the Agreement concerning Manned Lightships not on Their Stations (1930) ; and the Agreement for a Uniform System of Maritime Buoyage (1936).

On the other hand, the International Labour Organisation prepared a considerable number of international conventions covering many social aspects connected with maritime shipping — mannings of ships, and conditions of employment and of work, accommodations, protection of health and safety of seamen.

Some of the technical work of the League of Nations in this field has since been taken over by the United Nations; while the International Labour Organisation continues its above-mentioned activities.

However, so far there has not existed a permanent intergovernmental agency in the maritime field and the necessity for its establishment has been felt more and more since the end of World War II; this both for substantive reasons pertaining to the maritime domain itself and also in view of the fact that for the other related fields United Nations Specialized Agencies now are in existence — International Civil Aviation Organization (I C A O), International Telecommunication Union (ITU), Universal Postal Union (UPU). World Meteorological Organization (WMO) — whereas there is as yet no maritime counterpart, and therefore the maritime interests are not adequately represented concerning actions of common interest to these various fields such as, for instance, safety of life at sea and in the air. These reasons prompted the Economic and Social Council of the United Nations to convene the United Nations Maritime Conference, « to consider the establishment of an inter-governmental maritime organization ». At this conference, which met in Geneva in February-March 1948, the Convention on the Inter-Governmental Maritime Consultative Organization (IMCO) was established. Thirty-six

Inter-Governmental Maritime Consultative Organization

The efforts made on the governmental level for the establishment of a convention regulating international shipping traffic. Objectives and main provisions of the convention of 1948.

By Branco LUKAC,

Executive Secretary
Preparatory Committee
Inter-Governmental Maritime Consultative Organization.

The solution of international problems in the field of maritime shipping had for many years been pursued by a number of competent non-governmental international organizations. *inter alia* the International Law Association. the International Maritime Committee, and the International Chamber of Commerce. The results of their work were often embodied subsequently in conventions or agreements, concluded between governments at diplomatic conferences convened *ad hoc* for this purpose, as for instance in the case of the York/Antwerp Rules concerning general average (last revision 1924). and of the Convention for the Unification of . Certain Rules relating to Bills of Lading (1924). Examples of other conventions concluded at *ad hoc* governmental conferences are the load-line convention (1930) and the Safety of Life at Sea Convention (last revision 1948).

The establishment of a permanent international maritime commission was first contemplated at the International Marine Conference held in Washington in 1839. which however reached the conclusion that the establishment of such a permanent body was not expedient.

Between the two world wars many problems concerning maritime shipping were dealt with on the governmental level by the League of Nations, including in particular the preparation of the Declaration recognizing the Right to a Flag of States having no Sea-coast (1921) ; of the Convention on the International Regime of Maritime Ports (1923) ; and of the Agreement concerning Maritime Signals (1930) : the Agreement concerning Manned Lightships not on Their Stations (1930) : and the Agreement for a Uniform System of Maritime Buoyage (1936).

On the other hand, the International Labour Organisation prepared a considerable number of international conventions covering many social aspects connected with maritime shipping — mannings of ships, and conditions of employment and of work, accommodations, protection of health and safety of seamen.

Some of the technical work of the League of Nations in this field has since been taken over by the United Nations; while the International Labour Organisation continues its above-mentioned activities.

However, so far there has not existed a permanent intergovernmental agency in the maritime field and the necessity for its establishment has been felt more and more since the end of World War II; this both for substantive reasons pertaining to the maritime domain itself and also in view of the fact that for the other related fields United Nations Specialized Agencies now are in existence — International Civil Aviation Organization (I CAO). International Telecommunication Union (ITU), Universal Postal Union (UPU). World Meteorological Organization (WMO) — whereas there is as yet no maritime counterpart, and therefore the maritime interests are not adequately represented concerning actions of common interest to these various fields such as, for instance, safety of life at sea and in the air. These reasons prompted the Economic and Social Council of the United Nations to convene the United Nations Maritime Conference, « to consider the establishment of an inter-governmental maritime organization ». At this conference, which met in Geneva in February-March 1948, the Convention on the Inter-Governmental Maritime Consultative Organization (IMCO) was established. Thirty-six

governments were represented at this conference, and twenty signed the Convention at the end of the conference. However, in order to enter into force, the Convention — in accordance with its Article 60 — must be ratified by twenty-one States of which seven shall each have a total tonnage of not less than one million gross tons of shipping. This condition has not yet been fulfilled, the number of governments that have deposited their ratifications so far (up to 1 July 1955) being seventeen, namely Argentina. Australia, Belgium. Burma, Canada. Dominican Republic, Egypt, France, Greece, Haiti, Honduras. Ireland, Israel, Mexico, the Netherlands, the United Kingdom and the United States of America.

Thus the Convention has not yet entered into force and the new Organization has not started functioning — a Preparatory Committee being in existence in the meantime which, however, has 110 responsibilities of a substantive nature.

In these circumstances, it would be not only impossible to appraise at this time the practical impact of the Organization, but also not appropriate to examine critically the various clauses of the Convention itself, on some of which the views of individual governments are partly still at variance. Therefore only the objectives and the main provisions of the Convention are set forth hereafter :

The purposes of the Organization would be : To provide machinery for co-operation among governments in the field of governmental regulation and practice relating to technical matters of all kinds affecting shipping engaged in international trade, and to encourage the general adoption of the highest practicable standards in matters concerning maritime safety and efficiency of navigation;

To encourage the removal of discriminatory action and unnecessary restrictions by governments affecting shipping engaged in international trade so as to promote the availability of shipping services to the commerce of the world without discrimination — assistance and encouragement given by a government for the development of its national shipping and for purposes of security being in itself not considered as discrimination, provided that such assistance and encouragement is not based on measures designed to restrict the freedom of shipping of all flags to take part in international trade;

To provide for the consideration by the Organization of matters concerning unfair restrictive practices by shipping concerns;

To provide for the consideration by the Organization of any matters concerning shipping that may be referred to it by any organ or specialized agency of the United Nations;

To provide for the exchange of information among governments on matters under consideration by the Organization.

Within the limits of the above purposes of IMCO, the Convention indicates its functions — which shall be consultative and advisory — as follows :

To consider and make recommendations upon matters that may be remitted to it by members, by any organ or specialized agency of the United Nations or by any inter-governmental organization ;

To provide for the drafting of conventions, agreements, or other suitable instruments, and to recommend these to governments and to inter-governmental organizations, and to convene such conferences as may be necessary:

To provide machinery for consultation among members and the exchange of information among governments.

The Convention further provides that in those matters which appear to the Organization capable of settlement through the normal processes of international shipping business the Organization shall so recommend. When, in the opinion of the Organization, any matter concerning unfair restrictive practices by shipping concerns is incapable of settlement through the normal processes of international shipping business, or has in fact so proved, and provided it shall first have been the subject of direct négociations between the members concerned, the Organization shall, at the request of one those members, consider the matter.

As far as the membership of IMCO is concerned, members of the United Nations may become members of the Organization by becoming Parties to the Convention. Further, States not members of the United Nations

which were invited to the United Nations Maritime Conference in 1948 may also become members by becoming Parties to the Convention. Finally, any other State may be admitted as a member by becoming a Party to the Convention provided that, upon the recommendation of the Council of the Organization its application has been approved by two-thirds of the members.

The main organs of IMCO as foreseen in the Convention will be : an Assembly, a Council, a Maritime Safety Committee, and a Secretariat.

The Assembly shall consist of all Members of the Organization. Regular sessions of the Assembly shall take place once every two years; with such extraordinary sessions as may be convened under prescribed conditions. The Assembly's main functions shall be, *inter alia;*

To establish any temporary or, upon recommendation of the Council, permanent subsidiary bodies it may consider to be necessary;

To elect the members to be represented on the Council, as provided in article 17, and on the Maritime Safety Committee as provided in article 28 o£ the Convention.

To receive and consider the reports of the Council, and to decide upon any question referred to it by the Council;

To vote the budget and determine the financial arrangements of the Organization;

To perform the functions of the Organization, provided that in some specified matters the Assembly shall refer them to the Council for formulation by it of any recommendations or instruments thereon;

To recommend to members for adoption regulations concerning maritime safety, or amendments to such regulations, which have been referred to it by the Maritime Safety Committee through the Council.

The Council, as set forth in article 17 of the Convention, shall consist of sixteen members and shall be composed as follows :

fa) Six shall be governments of the nations with the largest interest in providing international shipping services:

(b) Six shall be governments of other nations with the largest interest in international seaborne trade:

(c) Two shall be elected by the Assembly from among the governments of nations having a substantial interest in providing international shipping services, and

(d) Two shall be elected by the Assembly from among the governments of nations having a substantial interest in international seaborne trade.

The governments of nations entering in the categories (a), (b), and (c) of article 17, mentioned above, will be determined by the Council; except that the first Council should be constitued — as provided by Appendix I to the Convention — as follows :

(a) The six members under article 17 fa) : Greece, Netherlands. Norway, Sweden. United Kingdom, United States.
(b) The six members under article 17 (b) : Argentina, Australia, Belgium, Canada. France, India.

(c) Two members to be elected by the Assembly under article 17 (c) from a panel nominated by the six members named in paragraph (a) of the Appendix.

(d) Two members elected by the Assembly • under article 17 (d) from among the members having a substantial interest in international seaborne trade.

The Council shall meet as often as may be necessary for the efficient discharge of its duties. It shall receive the recommendations and reports of the Maritime Safety Committee and shall transmit them to the Assembly and, when the Assembly is not in session, to the Members for information, together with the comments and recommendations of the Council.

The Council, with the approval of the Assembly, shall appoint the Secretary-General of the Organization and also make provision for the appointment of such personnel as may be necessary.

The Council shall submit to the Assembly the budget estimates and financial statements of the Organization, together with its comments and recommendations.

Between sessions of the Assembly, the Council shall perform all the functions of the Organization except the functions of making recommendations to members for adoption of regulations concerning maritime safety.

mentioned above among the functions of the Assembly.

The Maritime Safety Committee, as set forth in article 28 of the Convention, shall consist of fourteen members elected by the Assembly from the members, governments of those nations having an important interest in maritime safety, of which not less than eight shall be the largest ship-owning nations, and the remainder shall be elected so as to ensure adequate representation of members, governments of other nations with an important interest in maritime safety.

The Committee shall have the duty of considering any matter within the scope of the Organization and concerned with aids to navigation construction and equipment of vessels, manning from a safety standpoint, rules for the prevention of collisions, handling of dangerous cargoes, maritime safety procedures and requirements, hydrographie information, log-books and navigational records, marine casualty investigation, salvage and rescue, and any other matters directly affecting maritime safety.

The Committee shall also have the duty of maintaining such close relations with other inter-governmental bodies concerned with transport and communications as may further the object of the Organization in promoting maritime safety and facilitating the co-ordination of activities in the fields of shipping, aviation, telecommunications, and meteorology. with respect to safety rescue.

As to the headquarters of IMCO, the Convention stipulates that they shall be established in London.

Finally, it might be mentioned that the Organization shall be brought into relationship with the United Nations, in accordance with article 57 of the Charter of the United Nations. as the specialized agency in the field of shipping; and further that it shall co-operate with other specialized agencies in matters of common concern, and also may co-operate with other inter-governmental and non-governmental organizations whose interests and activities are related to the objectives of IMCO.

Once the Organization starts functioning it will immediately have to deal with the many technical problems awaiting examination by it. These include, among others, unification of maritime tonnage measurement, pollution of sea water by oil, and, foremost, close collaboration with other specialized agencies in the transport and communications field, already mentioned, with respect to the solution of such problems as safety of life at sea and in the air.

The importance of these and similar problems is indicative of the usefulness of the tasks which will fall to IMCO once it enters into being;.

La coopération internationale dans le domaine de la navigation intérieure

Rétrospective et situation actuelle

par C. BONÉT-MAURY
Secrétaire de l'Union Internationale de la Navigation Fluviale,

Pendant des siècles, les routes étant peu sûres, les fleuves furent les grandes voies de pénétration. Le cours des rivières marquait les seules connexions entre les peuples. A l'origine, les marchandises descendaient les rivières sur des bateaux plats. Ceux-ci étaient détruits et vendus comme bois d'ceuvre à l'arrivée aux embouchures.

Les grandes découvertes du XVe siècle, après l'invention de la boussole, obligèrent à remonter les marchandises venues par mer vers l'intérieur du continent. Ce fut le halage des bateaux par les chevaux de trait.

Dès cette époque, une première entente entre les Etats riverains fut nécessaire pour assurer la continuité des chemins de halage pour la remonte des bateaux.

Dans le même temps, la profession de transporteurs par eau s'organisait. Et au long des siècles, cette profession connut l'alternance très régulière de deux types d'organisation. Dans le langage moderne on peut les définir par « libéralisme » et « dirigisme ». Tantôt, les bateliers et les bateaux étant assez nombreux, le commerce et l'industrie avaient intérêt à laisser jouer la concurrence. Les rivalités entre les cavaleries de halage concurrentes étaient célèbres; elles dégénéraient souvent en bagarres. A d'autres époques, au contraire, le transport par eau devenant trop difficile ou trop risqué, les marchands ne trouvaient plus suffisamment de bateaux. Ce furent alors les autorités, les magistrats comme on disait à l'époque, qui. pour garantir aux bateliers une exploitation régulière, organisèrent des départs à tour de rôle. Les bateliers, enrégimentés dans des corporations, disciplinés, devaient accomplir les voyages prescrits dans l'ordre où ils leur étaient dévolus.

Au congrès de Vienne de 1815, il s'agissait de rétablir l'harmonie entre les Etats d'Europe dressés les uns contre les autres par les guerres du premier Empire. Les liaisons fluviales furent choisies pour assurer ce rapprochement. Ce fut l'internationalisation des rivières dont les principes, posés à Vienne en 1815, réglementent encore la navigation sur le Rhin. Ces principes se résument dans deux postulats :

— liberté de circulation pour tous les pavillons:
— égalité de traitement de tous les pavillons.

L'expérience de plusieurs siècles avait appris en effet que le seul moyen efficace et sans conteste de permettre aux étrangers de trafiquer valablement dans des territoires étrangers est de leur garantir le même traitement qu'aux nationaux. L'unique obligation pour un Etat de traiter ses nationaux comme les étrangers suffit généralement pour réaliser un régime acceptable.

Et c'est ainsi que jusqu'à nos jours, la navigation internationale fut entièrement libre sur les rivières internationales : le Danube, l'Elbe. l'Oder et le Rhin.

Les traités de paix de la première guerre étendirent cette notion d'égalité de traitement en 1919 aux pavillons des Etats non riverains. La navigation internationale sur les rivières d'Europe était devenue universelle.

Après avoir subi une éclipse au début du XIXe siècle sous la concurrence des chemins de fer qui s'établissaient dans toute l'Europe, la navigation internationale connut un essor considérable avec le développement de l'industrie lourde, la découverte de la vapeur et l'utilisation générale du charbon. La navigation du

Rhin, par exemple, qui avait régressé jusqu'à Mannheim, reprit d'abord jusqu'à Strasbourg pour gagner Bale en 1930 et remonter vers Schaffhouse dans les temps présents. D'autre part, le perfectionnement de la technique moderne permettait d'endiguer ou de régulariser les cours d'eau de telle sorte que les conditions de navigation s'amélioraient considérablement. Le perfectionnement des moteurs transforme actuellement la navigation par la motorisation de plus en plus poussée des bateaux. La navigation acquiert de ce fait une souplesse et une rapidité accrues. Ces perfectionnements lui permettent de retenir ou d'attirer une clientèle croissante.

Les progrès techniques ont donc été constants dans la navigation. Ils se poursuivent à vue d'œil.

La structure économique des Etats d'Europe, au contraire, pose à la navigation des problèmes d'organisation nouveaux. Elle les aborde à peine. Elle est en pleine période de tâtonnement.

Dans tous les pays, la batellerie comporte une part très importante de petits artisans propriétaires du bateau qu'ils exploitent. Ces derniers constituent près de la moitié de la flotte d'Europe Occidentale. Leur vie nomade isole ces bateliers. Elle leur ôte presque tout pouvoir commercial. Ils ont été longtemps à la merci d'affréteurs. Ceux-ci imposaient des conditions assez sévères pour leur intermédiaire, mais dans l'ensemble ils alimentaient convenablement les artisans.

La situation a changé lorsque ces affréteurs se sont trouvés en présence de concentrations industrielles avec lesquelles ils n'étaient plus en état de discuter.

En face des artisans et d'une batellerie divisée, les gros konzern charbonniers, sidérurgiques ou chimiques, pouvaient dicter leurs lois. Il en est résulté des crises extrêmement graves. On a vu sur le Rhin la moitié de la flotte désarmée, des équipages naviguant au pair pour pouvoir manger, les Etats obligés de secourir des artisans bateliers, propriétaires de bateaux d'une valeur théorique élevée, — un automoteur du Rhin vaut 50 millions de francs français —. L'Allemagne, qui a le plus sévèrement éprouvé ces crises, a pu prendre des mesures d'autorité pour y remédier. Elle a rendu obligatoire la fédération de ses bateliers. Leur union leur permet de traiter dans des conditions moins défavorables avec les grandes concentrations industrielles. En outre le pouvoir central conserve un droit d'arbitrage entre les chargeurs et les transporteurs.

Le danger des crises qui atteignent cycliquement la navigation n'a pas échappé aux autorités responsables. Dès 1950, la Commission Centrale du Rhin, qui veille à la prospérité de la navigation sur le Rhin, se préoccupait d'y porter remède. Elle réunit à cet effet une Conférence Economique où les hauts fonctionnaires et les représentants de la batellerie des Etats riverains ont confronté leurs vues dans le dessein de prévenir ces crises. Cette Conférence a établi à l'unanimité un certain nombre de recommandations. Celles-ci tendent à une articulation étroite des armateurs et des artisans bateliers qui doit permettre à la navigation, d'une part de présenter une masse suffisamment résistante aux emprises des concentrations de chargeurs, d'autre part une rationalisation de l'exploitation propre à diminuer les prix de revient de la navigation en augmentant son rendement. En bref, la vocation commerciale est réservée aux armateurs tandis que les artisans bateliers se voient réserver une part régulière dans l'exploitation technique à laquelle ils sont particulièrement aptes.

Peu après, la Conférence Européenne des Ministres des Transports, constituée à Paris en janvier 1953, manifestait également son besoin de rencontrer en face d'elle une représentation valable des transporteurs par eau.

Le Bureau International du Travail, l'Organisation Mondiale de la Santé avaient fait ressortir un besoin analogue.

C'est pour répondre à ces différentes demandes qu'a été fondée en 1952 l'Union Internationale de la Navigation Fluviale. Cette Union groupe les Fédérations nationales de transporteurs par eau — armateurs et artisans bateliers — d'Allemagne, de Belgique, de France, des Pays-Bas et de Suisse. Ces cinq Etats sont réunis par un réseau fluvial continu. La participation des fédérations batelières des réseaux que la géographie isole, se limite de ce fait à une correspondance technique qui pourra grouper autour du noyau de l'U.I.N.F. les batelleries du Brésil, de la Colombie, des Etats-Unis, d'Egypte, de la Grande-Bretagne, de l'Irlande, de l'Italie et de la Suède. Le bassin danubien forme un

réseau encore isole. Le creusement du Canal Main-Rhin-Danube qui se poursuit régulièrement mettra fin à cet isolement dans une dizaine d'années.

Les réalisations de cette organisation reflètent- comme il est logique, la même situation que dans l'ensemble international de la navigation. C'est-à-dire que sur le plan technique, les progrès sont considérables. L'Union est complète. Il n'y a à proprement parler aucune difficulté de fond. L'unification des signaux, l'unification de la réglementation du transport des marchandises dangereuses, l'immatriculation des bateaux, les droits réels, sont autant de sujets techniques sur lesquels toutes les batelleries coopèrent sans aucune friction.

Sur le plan commercial les progrès ont été plus difficiles parce qu'il faut concilier des intérêts commerciaux habitués à des climats économiques assez différents. Cependant, sous l'impulsion de la Chambre de Commerce Internationale, un contrat de transport par fleuve vient d'être mis sur pied avec l'accord des transporteurs par eau, des assureurs et des principaux chargeurs. Cette première réalisation ouvrira la voie au crédit sur marchandise transportée par eau, puis au crédit international sur le matériel fluvial. Ces réalisations ne vont pas aussi vite que leur promoteur le souhaiterait. Elles sont cependant en excellente voie. De la patience *et* de la ténacité doivent permettre de les mettre sur pied d'un consentement unanime.

Reste l'organisation de la profession pour tenir compte de la concentration des principaux chargeurs par eau. Cette concentration est devenue en fait imperative par la création de la Communauté Européenne du Charbon et de l'Acier. Celle-ci impose à ses ressortissants des conditions de transport par eau extrêmement strictes. Cette rigueur laisse peu de place à la discussion. Une adaptation de la profession des transporteurs par eau, pour tenir compte de cette situation, devenait indispensable. Cette nécessité s'est manifestée dans la demande officielle de prévention des « disparités ».

Dans tous les Etats d'Europe, pour éviter l'écrasement des bateliers particuliers isolés, les transports par eau ont été, réglementés. Sans être identiques dans leur détail, ces réglementation« reposent sur deux principes semblables dans les cinq paye d'Europe occidentale. D'abord une répartition des cargaisons entre les bateliers, armateurs ou artisans. Cette répartition se fait à tour de rôle en Belgique et en France, au quota en Allemagne, par un système hybride de quota et de tour de rôle aux Pays-Bas. Pour le fonctionnement de ces règlements, les bateliers particuliers sont obligatoirement fédérés en Allemagne. Aux Pays-Bas, les pouvoirs publics ont grandement facilité une concentration à 80 % dans une organisation unique des bateliers particuliers N.P.R.C.

Puis une certaine détermination des frets d'après la durée, la difficulté ou la longueur du parcours. Sous contrôle des pouvoirs publies en accord avec les principaux chargeurs, Houillères, Sidérurgie, Electricité, Gaz, Industrie chimique, toutes ces réglementations aboutissent à une certaine stabilité des frets intérieurs.

Au contraire, les transports internationaux sont demeurés libres. Il en résultait, en période de dépression économique, que les transports internationaux pouvaient tomber plus bas que les frets nationaux sur des parcours semblables ou même plus courts. Il n'y a pas là de véritable discrimination (puisque les chargeurs sont soumis à ces irrégularités dans des conditions absolument identiques) qui aurait permis à la Haute Autorité du Charbon et de l'Acier d'intervenir directement. Celle-ci s'est cependant plainte des irrégularités qu'introduirait cette situation dans le fonctionnement du marché commun. Elle a demandé aux Etats d'y porter remède.

La solution est évidemment de réaliser dans le domaine international une réglementation des frets analogue à celle qui a réussi dans les cinq Etats contractants. On retrouve donc les deux principes de répartition des cargaisons et d'une certaine stabilité des frets. L'implantation d'un tel système international se présente dans des conditions très différentes sur le Rhin et sur les canaux.

Sur le Rhin en effet, le statut international du fleuve donne une base solide à l'organisation des transports par eau. Celle-ci a pu être confiée entièrement aux groupements des transporteurs professionnels rhénans. Ceux-ci se mettent d'accord dans ce qu'on appelle des pools ou conventions pour concentrer tout le matériel disponible dans les meilleures condi-

tions d'exploitation technique pour l'exécution des grands transports de masse par grandes catégories : charbon, céréales, minerais, engrais, etc... La conclusion de ces pools se fait en accords avec les principaux chargeurs : Houillères, Sidérurgie, Moulins, etc... La Commission Centrale du Rhin demeure gardienne des libertés internationales traditionnelles. Le système réalise au mieux la transaction nécessaire entre la discipline indispensable pour l'utilisation maximum du matériel et le maintien de la concurrence individuelle pour obtenir les meilleures conditions commerciales et individuelles de rendement.

Sur les canaux, la navigation demeure soumise à la souveraineté des différents Etats où **la** batellerie réalise des transports internationaux. Les charges fiscales, sociales, techniques, imposées à la navigation dans ces différents Etats sont très diverses. Elles se rattachent dans chaque Etat au traitement général réservé au commerce et à l'industrie. Il est donc très délicat de modifier le régime national de la batellerie pour lui permettre de former un tout international.

D'autre part, l'organisation internationale des transports ne doit pas affaiblir la concurrence traditionnelle qui a toujours fait la force de la batellerie. C'est une industrie bon marché. Elle présente des servitudes qui, dans beaucoup de cas, rendent ses services moins souples que ceux du chemin de fer. Elle ne saurait être plus coûteuse que le rail. Son organisation internationale doit à tout prix sauvegarder l'esprit individualiste des artisans bateliers qui garantit son rendement optimum. Telle est la tâche principale que la Conférence Européenne des Ministres des Transports a demandé à l'Union Internationale de la Navigation Fluviale d'étudier.

La récente Conférence des Ministres des Transports à Berne a montré le rapprochement sensible des points de vue. Cette amélioration a permis de libérer le cabotage rhénan allemand. Des suggestions pratiques sont à l'étude dans les différents Etats en vue d'organiser les transports de la batellerie à l'ouest du Rhin.

Telle est en somme la phase à laquelle est parvenue l'organisation internationale des transports par eau de ces dernières années.

Nous compléterons ce tableau en indiquant que les études techniques se poursuivent dans le domaine de la signalisation, des marchandises dangereuses, de la sécurité, des assurances, des contrats de transports internationaux auprès des institutions internationales privées dans d'excellentes conditions.

La plus ancienne Commission Internationale

LE PHARE DU CAP SPARTEL

L'édification d'un phare au Cap Spartel fut décidée en 1861 sur les instances du corps consulaire à Tanger, ému par la répétition des naufrages à l'entrée Sud-Ouest du détroit de Gibraltar. L'un de ces naufrages fut particulièrement tragique et retentissant et leva les dernières difficultés rencontrées auprès des autorités marocaines, celui de la « Dona Isabel » frégate-école des élèves-officiers de la marine du Brésil, qui entraîna la mort de 250 personnes.

Le Sultan de l'époque, Sidi Mohamed, accepta de faire exécuter le phare à ses frais, sous réserve du concours technique du gouvernement français. Celui-ci mit à la disposition du Maghzem, M. Jacquet, ingénieur, attaché aux services des phares, à Paris. M. Jacquet débarqua à Tanger en juin 1861 après avoir reconnu, dans une croisière au large, remplacement convenable pour rétablissement du phare. Les travaux furent entrepris dès l'achèvement des plans, dressés sur place en s'inspirant des conditions locales. Ils furent poursuivis avec ténacité, au milieu des pires difficultés dues, notamment, à l'isolement des lieux, à l'emploi des seuls matériaux que l'on pouvait trouver sur place, aux retards dans les paiements et, surtout, à l'inexpérience de la main-d'œuvre qu'il fallut recruter parmi les indigènes, généralement hostiles à l'œuvre entreprise.

En mai 1864 la mise en place de l'appareil optique (feu fixe d'horizon de premier ordre) était terminée et on aurait pu, à la rigueur, allumer le phare. Mais la question du gardiennage, des frais de fonctionnement et de la direction du phare entraîna de longs pourparlers entre chancelleries et le phare ne fut mis en service que le 15 octobre 1864. Enfin, une convention fut conclue à Paris le 31 mai 1865, entre le Maroc et les pays suivants : Belgique, Espagne. Etats-Unis d'Amérique, Grande-Bretagne, France, Italie, Pays-Bas, Portugal, Suède, Norvège, et Autriche-Hongrie, nations auxquelles se sont associées, plus tard, l'Allemagne et la Russie.

En exécution de cette convention, toujours en vigueur, les frais de fonctionnement et d'administration du phare sont supportés par les puissances signataires : la surveillance et la haute direction de rétablissement sont exer-

coos par une commission internationale composée des représentants à Tanger de cos puissances ; le fonctionnement en est assuré par des techniciens et sous la surveillance de l'ingénieur chef des Travaux Publics d'Etat, conseiller technique de la commission. II s'agit sans doute là de la plus ancienne des commissions internationales qui, sauf durant l'occupation espagnole, n'a cessé d'assurer, sans défaillance, la marche du phare.

Le phare brûlait, à son origine, à l'huile de colza et donnait un éclairage de 6.000 bougies. Il se modernisa peu à peu, au cours des années.

En 1890 un nouveau brûleur à niveau constant à huile minérale, à 6 mèches, porta la source lumineuse à 8.000 bougies.

En 1909 c'étaient 20.000 bougies que produisait un brûleur à manchon incandescent, fonctionnant aux vapeurs de pétrole.

En 1931 le feu fixe était transformé en feu à éclats, le nouveau système optique tournant élevait la puissance à 300.000 bougies.

Celle-ci atteignait 5.000.000 pour une portée utile de 37 milles le 20 mai 1952 par l'électrification du phare, réalisée avec le concours du Service des Phares et Balises de France.

Enfin le 9 juillet 1954 un faisceau aérien était mis en place, qui apporte une aide précieuse à la navigation aérienne.

Le signal sonore qui, primitivement consistait en bombes éclatant à intervalles réguliers par temps de brume ou de pluie, était remplacé en 1933 par des sirènes alimentées à l'air comprimé.

Le radio-phare de Spartel érigé eu 1937 et qui de 1942 à 1952 avait dû cesser ses émissions était relancé le 25 juin 1952 sur une puissance de 2 Kw, qui assure une portée de 200 milles à ses émissions automatiques.

L'immeuble domanial, propriété de l'Etat Chérifien sur lequel est construit le phare est, d'autre part, devenu par son site et ses jardins soigneusement entretenus, un des lieux de tourisme les plus réputés de la Zone.

Radio Communications in the Merchant Marine

by H. C. VAN DE VELDE

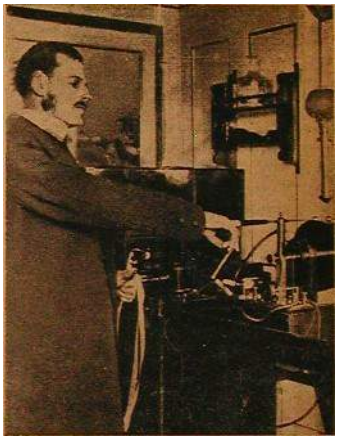
President of the « Comité International Radio Maritime ».

Radio communications as present generations know it would not have been possible in the marine field if the day had not come when the transmission and reception of understandable signals by wireless was possible.

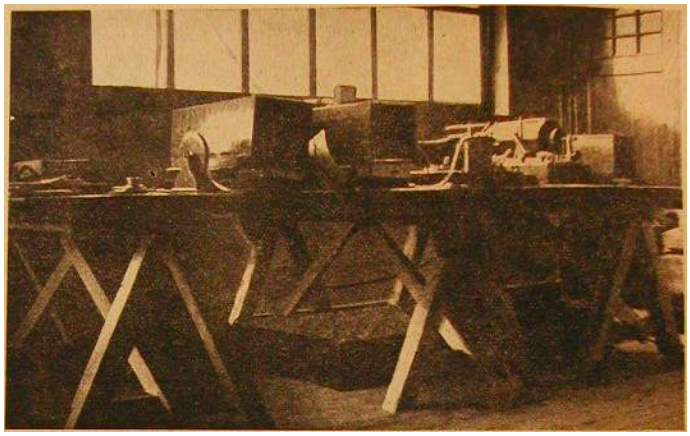
It is true for radio as for many other inventions that no-one could claim to be the only father. It was born from work done and discoveries made in the course of the 19th century by eminent men of different countries. To cite only a few : Faraday, Maxwell, Bell, Hughes, Edison, Hertz, Fleming, Branly, Popoff and Marconi.

Marconi had the undoubted merit of having co-ordinated these different discoveries and applying them to the construction of equipment permitting the transmission and reception of audible signals by radio. The first experiment made by Marconi in his father's house by means of components constructed largely by himself dates from the end of 1894. He continued these experiments for a number of years and in 1896, having come to England, he filed an application for the first patent covering radio telegraphy. In 1897 an English Company was founded which acquired the rights of exploitation of the Marconi patents in all countries except Italy, for the construction of the necessary equipment "for making a test between the Needles Station in the Isle of Wights and a boat ". These experiments resulted in reception of audible signals up to a distance of 18 miles. In 1899 a Belgian Group, after visiting the installations erected in England, became convinced that the new invention, notwithstanding its imperfections, promised interesting developments, notably the creation of an international telegraph service on the high seas. As a result of applications made to the Department of Telegraphy of Belgium, the Belgian Group was to obtain authority to try out on the Belgian coast and on board the Ostend/Dover packets, the new Marconi invention, and from that point on its negotiations with the English Company were orientated on this basis.

On 11th March 1900 Marconi demonstrated his invention in the Royal Palace of Brussels in the presence of King Leopold II, Princess Clementine, Prince Albert and members of the Government, as well as many notable persons who had been invited to take part in the demonstration. After this, discussions were held between Marconi and Members of the Belgian Government, which resulted in an agreement, as a consequence of which it was decided to establish a Shore Station, " Les Pavots " at La Panne, and to equip the Belgian packet " Princesse Clementine " with a Marconi Station. These installations were completed on 3rd November 1900, and on Monday, 4th November, the " Princesse Clementine " remained in communication with the station at La Panne during the entire crossing. The results obtained were so convincing that little more than a month later the Belgian Government decided to install equipment on the Ostend/Dover packets with a station at Nieuport-Bains. It was thus that the first radio telegraphy at sea regularly operating between ships and the land was established.



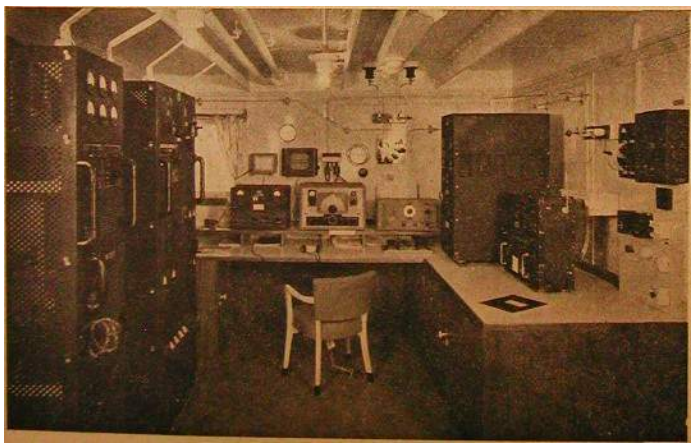
The installation on board the Belgian mailboiit « Princesse Clementine » in 1900



The transmitting and receiving apparatus of the land station at the villa « Les Pavots », La Panne (Belgium) in 1900

Ten years had hardly passed before important marine operating companies in France, Germany, Holland and Denmark had equipped certain of their ships with equipment of Marconi design and their number increased rapidly... Marine radio communications being of such a nature that they considerably increased the security of navigation at sea. Above all, in the beginning the ship stations had a very small range and the delivery of messages necessitated one or more re-transmissions from boat to boat before arriving at its destination. The equipment of course necessitated, and still necessitates the intervention of specialised engineers and technicians, but modern equipment has vastly increased the range and scope of the facilities that can be employed by a ship at sea.

From the year 1900 in England and 1901 in Belgium companies were set up with the main object of exploiting in the marine field radio



Complete wireless cabin installed in 1953 on board TSS « Olympia »

telegraphy. In order to ensure satisfactory installation of their own equipment not only in the home port of the ships, but equally throughout the world, the companies established in different countries an inspection system or associated companies, and very rapidly national companies were created in very many countries. The operating companies concluded between themselves agreements concerning the partition of the radio telegraph fees, facilities for the inspection of its installations, the furnishing of spare parts, the supply of radio telegraphists, etc., and thus was created a world-wide network which constituted a notable example of international co-operation between private organisations.

The necessity to regulate the functioning of telecommunications in all these domains led Governments in 1903 to conclude a Convention between themselves. The Governments established by common agreement a Convention for safeguarding human life at sea, of which the first is dated 1913. These Conventions are revised periodically by means of Conferences comprising the Plenipotentiaries of the contracting Governments, who take account of the progress made in electronics and in radio, as well as the utilisation of radio for new purposes, which results in a continual increase in the difficult problem of dividing out the available frequencies between the different radio services.

The Plenipotentiaries elect the members of the Administrative Council of the International Telecommunications Union (ITU) whose headquarters are at Geneva. This Administrative Council acts by mandate from the Plenipotentiaries Conference during the interval between Conferences, and it is, among other responsibilities, charged with taking on measures for ensuring that the decisions and rules of the Conferences are put into effect, as well as in necessary cases, the decisions of other Conferences and meetings of the ITU. The ITU has also as its object the making of a partition of frequencies in such a way as to eliminate all possible interference, and the taking of all measures to assist in the safety of human life at sea by the co-operation of telecommunication services.

In 1928 a certain number of companies engaged in the exploitation of maritime radio communications as well as equipment for assisting in navigation, formed the " Comité International Radio Maritime ", better known in international circles by the abbreviation CIRM, whose task is to work on an international basis for the study of means of improving the marine radio service in the interest of safeguarding human life at sea, and of marine radio communications, and navigation generally.

Between the two world wars the CIRM acquired an international reputation and its delegates were present at international or national conferences held between the years 1929/1930 intervened as defenders of the marine radio interests in general. After World War II in September 1946 a certain number of countries who had formed part of the CIRM created in 1928 deemed it necessary, in view of the immense progress that had been realised in radio and electronic science during the second world war and in consequence of the impact that this progress would be certain to have on the maritime mobile service, to constitute CIRM on a broader basis with a view to enabling the greatest possible number of companies engaged in such work to participate.

It was thus that the CIRM was constituted conforming to the Belgian Law of 25th October 1919, which dealt with international associations with scientific aims. Its statutes were approved and it was actually brought into operation on this basis by a Declaration dated 25th February-1947, and it now includes 26 companies from every part of the world which thus collaborate in its work.

CIRM was created with the object of constituting an international organisation representing all opinions that could formulate and assist in achieving world-wide order, so far as mobile services of the merchant marine are concerned.

1. To assist in this domain by making all possible direct contacts between CIRM and its member companies and their respective administrations.
2. To participate in national and international conferences. CIRM promotes this work firstly by the exchange of views of member companies and information and service of an administrative nature, technical information, and information about the exploitation of the service.

   Secondly, by presenting the views of all the member companies as an international

organisation at international conferences, and national governmental organisations and marine organisations.

3. By maintaining relations with CCIR and the ITU and with official committees in every matter concerning the maritime mobile service.
4. By making suggestions aimed at improving the maritime mobile service.

One of the principal organs of the CIRM is its Technical Committee which examines technical aspects of the different questions under study.

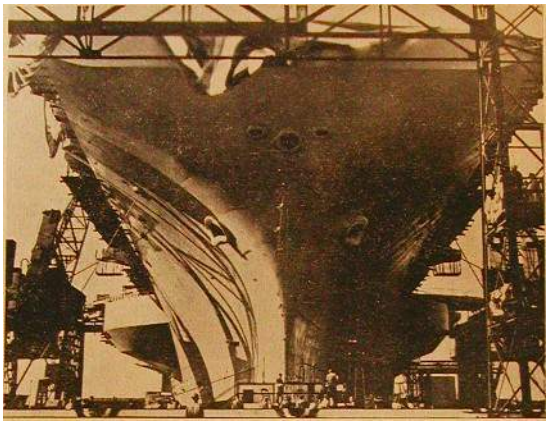
Since 1947, CIRM has taken part either directly or indirectly in the work of national conferences and of international conferences in such a way as to represent the views of its members, notably, Atlantic City, Stockholm, London CCIR (1953) etc.

Since 18th September 1951 the CIRM has been recognised by the ITU by virtue of Resolution n° 222 of ITU as an international such as International Civil Aviation Organisation (ICAO) , European Broadcasting Union (EBU) , and World Meteorological Organisation (WMO) .

Recently a collaboration has been established between CIRM and the International Chamber of Shipping in the radio maritime field, by the formation of a combined technical panel, which coordinates the views of the users of radio for maritime purposes, including the shipowners.

In order to demonstrate the way in which CIRM exerts its influence, it would be appropriate to consider the work done in connection with the Baltic and North Sea Radio Telephone and Telecommunications Conferences which ended in Göteborg on September 24th 1955. The CIRM Technical committee considered the agenda sent out by the Swedish Board of Telegraphy and formulated certain recommendations on the basis of its specialised knowledge, on subjects that were embodied in the preliminary papers of the Conference. It also prepared plans for the regulation of very high frequency (VHF) transmissions for marine use, and these were also submitted to the Conference. As a result of this preliminary work and of the participation of the CIRM Observer Delegation, the decisions of the Conference reflect much of the experience of CIRM. Furthermore, in the VHF field it was eventually possible to reach an agreement for the use of VHF for marine purposes that will now permit extensive development on an international basis of this comparatively new radio technique. This will undoubtedly facilitate marine communications and safety of life at sea.

Finally, it should be emphasised that the importance of radio for marine communications is greater than for many other services, since only by the use of radio can ships be kept in contact with each other and the shore, and it is not possible to use, for example, line telecommunications systems except as ancilliaries to the shore stations. New developments in the fields of radar and navigation, increase the complexity of the equipment now necessary on board ships, and in ports and harbours, and it is only by the co-ordination of such bodies as CIRM that international uniformity can be achieved, permitting the use of these new aids and devices in all parts of the world. To this end CIRM is always anxious to include in its membership any company able to assist in furthering its endeavours.



The biggest ship in the world.
VIEW *of the USS « Forrestal » shortly before it was launched. It reaches 187 feet (56 meters) above water-level. With its full load of airplanes, ordnance and gear its displacement will be 76,000 tons (69,160 metric tons). The « Forrestal», commissioned on October 1. 1955, will enter active service in December.*

The « USS *Albacorez, new experimental submarine now crossing the* seas. *It is considered to be the fastest submarine existing at the present time. Its high speed is possible because of the new form of the hull.*

The passenger liner « United *States».*

L'évolution de la technique dans la propulsion des navires par moteurs Diesel

par A. DIDIERJEAN

Ingénieur E.C.P. - E.S.E.,
Chef des Services Techniques de la Société Générale de Constructions Mécanique.*

L'évolution de la technique dans la conception et la construction des moteurs Diesel a permis un accroissement notable de leur vitesse de rotation; grâce, en outre, à l'emploi de la suralimentation par turbo-soufflante qui conduit à un gain de puissance important pour un moteur de dimensions données, l'encombrement et le poids des moteurs modernes ont été réduits dans d'appréciables proportions.

Il ne fait pas de doute que ces résultats présentent un vif intérêt pour les armateurs, soucieux de réserver, dans toute la mesure du possible le volume utile des navires à des aménagements rentables.

L'adoption de moteurs à régime rapide présente donc un intérêt certain que mettent en valeur les réalisations actuelles dans ce domaine.

Les vitesses de rotation d'hélices admissibles demeurant faibles, l'emploi de moteurs à régime rapide nécessite l'interposition entre moteur et ligne d'arbre de réducteurz de vitesse à engrenages. Cette servitude n'est pas un inconvénient; d'une part, la technique des engrenages est désormais très au point, d'autre part, elle présente l'avantage de permettre éventuellement l'entraînement de la ligne d'arbre non plus par un seul moteur, mais par deux moteurs, ou même plus.

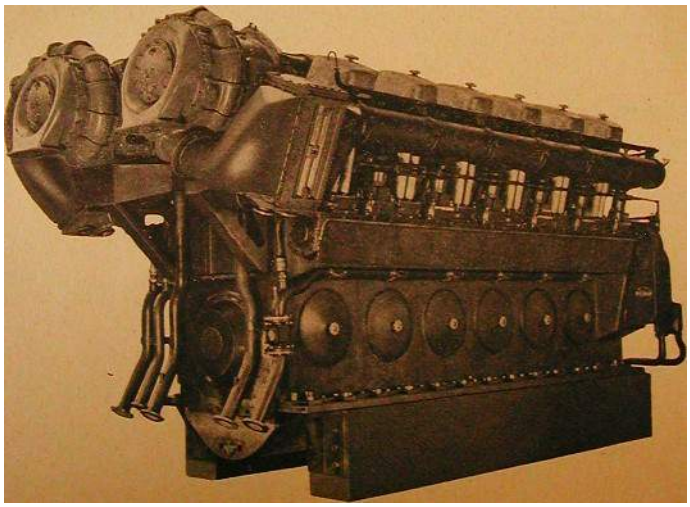
Les avantages sont les suivants :

— fractionnement de la puissance conduisant à une meilleure utilisation et à un rendement amélioré de chaque moteur aux régimes variés auxquels le navire est appelé à fonctionner : donc grande souplesse d'emploi et économie de combustible;

— sécurité accrue, puisque la menace de l'immobilisation complète du navire à moteur unique par suite d'une avarie est écartée, l'avarie conjuguée de deux moteurs à la fois étant nettement improbable et, *a fortiori,* celle de plusieurs moteurs.

Ces deux avantages sont donc un facteur d'économie supplémentaire s'ajoutant au gain de poids et d'encombrement obtenus.

Enfin, le remplacement d'un seul moteur de grandes dimensions et dont les pièces ont toutes un poids élevé par plusieurs unités de dimensions et de poids réduits, contribue, en outre, à simplifier l'entretien grâce à la manutention plus aisée des pièces dans des compartiments aux dimensions toujours réduites. L'approvisionnement des pièces de rechange est simplifié et peut être satisfait dans des délais plus courts. L'entretien des moteurs par roule-



ment diminue enfin les périodes d'immobilisation.

l ne réalisation intéressante, dans la voie qui vient d'être indiquée, est celle de la Société d'Etudes de Machines Thermiques à La Courneuve, fondée par les Chantiers de Penhoët, les Ateliers et Chantiers de Bretagne, les Chantiers Augustin Normand et la Société Générale de Constructions Mécaniques. Sous la direction technique de M, Pielstick, cette Société d'Etudes a conçu deux types de cylindre standard, fa combinaison judicieuse du nombre de cylindres voulus, selon des dispositions inédites, permettant de couvrir une gamine étendue de puissance de 500 à plusieur~ milliers de chevaux.

Les moteurs construits à partir du cylindre type PC intéressent plus particulièrement la marine marchande.

Ce cylindre de 400 mm d'alésage er de 460 mm de course développe normalement avec suralimentation 320 chevaux à 420 tours minute et a subi des essais très concluants de longue durée à 360 chevaux à 470 tr/mn.

La photo ci-contre représente un moteur à 12 cylindres disposés en V, développant 3840 chevaux à 420 tr/mn.

Le poids du moteur est de 48 tonnes, ce qui correspond à un poids au cheval de 12,5 fcg. La consommation de combustible à pleine charge ne dépasse pas 159 gr/ch/h.

Ces performances n'ont pas été acquises au détriment de la robustesse, ni de l'endurance des moteurs, qui ont été au contraire particulièrement recherchées. La généralisation de l'emploi de l'acier soudé à la place de la fonte pour la construction des bâtis leur confère en particulier une très grande rigidité,

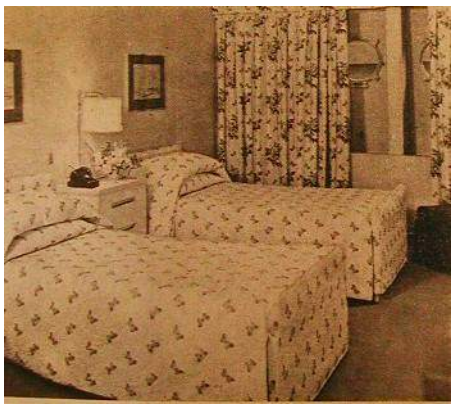
Plusieurs moteurs de ce type sont d'ores et déjà en service. Le cargo *Borée* de la Société Navale Caennaise, équipé de deux moteurs PC à 6 cylindres en ligne construits par la Société Générale de Constructions Mécaniques à La Courneuve, entraînant une ligne d'arbre unique par l'intermédiaire d'un réducteur et d'accouplements hydrauliques Vulcan embrayables et débrayables en marche, assure un service intensif et donne les plus grandes satisfactions à l'armateur.

L'Hébé identique au *Borée* doit être mis en service incessamment.

Devant ce succès, la Société Navale Caennaise vient de commander un troisième navire équipé de deux moteurs à 8 cylindres en ligne.

D'autres navires, en construction pour le compte de l'Armement Charles Le Borgne et de la Compagnie Générale d'Armement Maritime, seront équipés de ce type de moteurs.

Il est particulièrement intéressant de souligner que ce type de moteur a rencontré un grand crédit à l'étranger, faisant ainsi honneur à la technique française. La S.E.M.T. a, en effet, concédé une licence de fabrication à la Société Johnson en Suéde et à la Société Henschel en Allemagne, qui entreprennent de leur côté d'importantes réalisations pour le compte des armateurs de leurs pays respectifs.



Chambre à coucher de l'appartement U 87/89 du paquebot « United States »

Etablissement portuaire de la Rochelle-Pallice,

Private shipowners cooperate through the International Chamber of Shipping

by H. E. GORICK, CBE., FCIS.,
Secretary General of the International Chamber of Skipping

International co-operation in the field of shipping suggests, as is indeed the case, that there are many organisations which concern themselves with this industry, either particularly or generally.

These organisations fall into three main categories. The first group is composed of representatives of Governments. The second is non-governmental in character and may or may not have representatives of shipping organisations. The third consists of organisations in which shipowners of different nationalities are associated.

The two principal bodies in which shipowners of the chief shipping countries have joined together, through their appropriate national organisations, to defend their common interests, are the International Chamber of Shipping and the International Shipping Federation. It is with the former that this article mainly deals, for it would be impossible in the space available to describe in detail the twenty or more international organisations which impulse in some way upon shipping.

Some of them, however, may be mentioned. Two of the most important of the inter-governmental organisations are the Organisation for European Economic Co-operation (O.E.E.C.) and the North Atlantic Treaty Organisation (N.A.T.O.). Some of the countries represented on O.E.E.C. are not maritime powers, but between them the members of this organisation own about half the merchant tonnage in the world — if the United States reserve fleet is omitted, the proportion is nearly three-fifths. N.A.T.O. is concerned with defence, and not with the daily conduct of shipping.

These two bodies were brought into existence to deal with specific situations, unlike the United Nations Organisation which was designed to bave an established and permanent position in the political structure of the world.

The United Nations Organisation has set up a number of specialised organs of which the Economic and Social Council (ECOSOC) is the chief. Under it is the Transport and Communications Commission which has taken over the functions of a similar organisation of the former League of Nations and has recently dealt with such matters as tonnage measurement, oil pollution, and the carriage of dangerous goods. Other specialised organs have terms of reference which are. or could be. extended to include shipping matters.

Turning now to the International Chamber of Shipping, a brief account of its history may be given. It was established in 1921 under the title of the « International Shipping Conference », but as the term « Conference » when coupled with shipping became associated in the public mind with the particular and limited functions of the liner conferences in various trades, the title was changed to its present one in 1948 so as to remove any possibility of confusion or misunderstanding.

Its first meeting was devoted mainly to preparing the way for the revision of the whole of the Safety Regulations embodied in the 1914 Convention of London so as to incorporate new techniques and also the lessons of war experience in these matters, and a series of regulations were adopted which subsequently became the basis of the revised Conventions on Load Line and Safety of Ships at Sea. This 1921 Conference was followed by meetings every two years down to 1928. War then interrupted them, but it did not entirely suspend the activities of the Conference. The first post-war Conference was held in 1947. This reviewed the functions exercised in the pre-war years on matters of technical interest to the industry and also considered the procedure to be followed in the light of post-war circumstances and conditions. It also considered its

relations with the proposed specialised agency of the United Nations, the Inter-Governmental Maritime Consultative Organisation (I.M.C.O.), with the Economic and Social Council, and with the International Chamber of Commerce, which is of course a non-governmental organisation. The following broad definition of the Conference's functions was agreed upon :

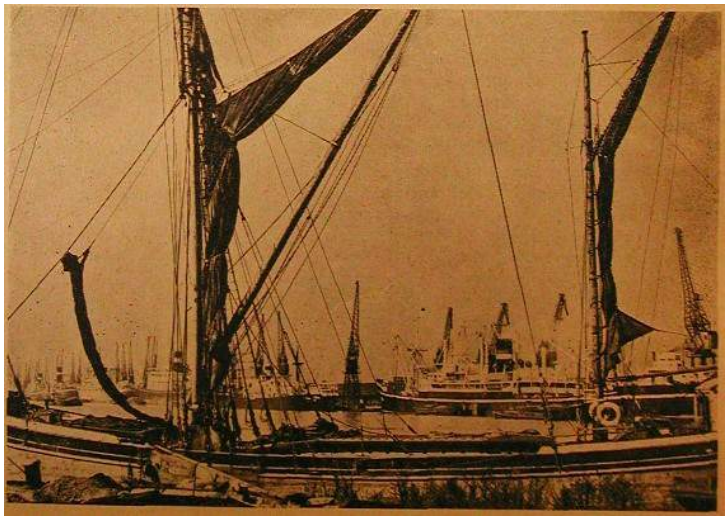
— To promote internationally the interests of the shipping industry on all matters of general interest not already dealt with by other specialized organisations within the industry;

— To co-ordinate expert advice within the industry in regard to technical questions affecting it. and, in particular, with a view to securing improvements in standards of safety and the full advantage of technical and scientific progress.

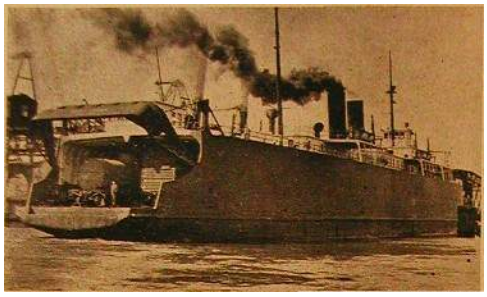
It was decided that the I.C.S. should remain essentially a body representative of private ownership; that only properly constituted associations representative of shipowners in any country could become members; that the test o£ qualification for membership in this respect should be whether the ownership of the merchant fleet (or a substantial part of it) was vested in private firms or companies ; that representatives of the associations at the Conference should attend and speak on behalf of such private ownership; and that Government shipping organisations of whatever nature should not be admissible for membership. In 1950 a written constitution and rules of procedure were adopted.

The members of the I.C.S. are the shipowners* organisations of Australia. Belgium, Canada, Denmark, Finland, France, Germany. Greece. Holland, India, Italy, New Zealand. Norway, Sweden, the United Kingdom and the United States of America. The range of subjects dealt with by the International Chamber is wide and has recently included, for example : flag discrimination; the Suez Canal; competition with airlines; pallets and containers; oil pollution; and the carriage of dangerous goods.

At its last meeting, the International Chamber dealt with two matters of outstanding importance. One was that of territorial waters and freedom of the high seas and the other the relationship between sea and air transport. The meeting, which represented the shipowners of sixteen maritime countries, owning nearly



The masts and furled sails of the London sailing barge, « Will, Everard » make a fitting frame for cranes and cargo vessels at the Royal Albert Docks.



The Great Lakes Train-Ships. Clearing Milwaukee harbor in the American Midwest, the carferry « Grand Rapids », 380 feet long, gulps aboard 32 freight cars through the open-mouthed stem.

sixty million gross tons of merchant shipping engaged in trading, restated its belief that the maintenance of the right of ships of all flags to use the seas of the world free from interference, in accordance with accepted international practice, *is* an indispensable element of the promotion of world trade. It deplored recent claims by some countries to sovereignty over wide maritime zones far beyond those limits of territorial waters which have for long been accepted internationally and strongly submitted that these claims constitute a serious infringement of the principle of the freedom of the seas.

The Resolution which set out these points went on to state that the meeting was gravely concerned lest unilateral declarations of this nature might lead to further attempts to extend sovereignty over the high seas causing confusion and friction among the maritime powers and a restriction of the free movement of shipping in world trade, and urged the Governments of maritime countries expeditiously to review the considerations which should govern sovereignty over territorial waters with a view to resolving the present conflicting claims and reaching agreement internationally.

On the relationship between sea and air transport the meeting passed a Resolution in which the belief was stated that in the true interests of world trade the competitive balance between sea and air transport, both of which are essential services, should be determined by commercial considerations taking into account the intrinsic and different merits of each. Without seeking to comment on the considerations which have governed the policy of nations to foster by various non-commercial means the development and operation of national air services, the meeting urged that the exact nature and extent of such aid. whether direct or indirect, should be made publicy known and not hidden, and that such aid in its various forms should be kept under constant Governmental review with the object of securing its progressive elimination as rapidly as practicable.

Another of the activities of the International Chamber of Shipping has been the setting up of an organisation to ensure closer co-operation between its member organisations in all matters concerning radio communication at sea. There is now a permanent Radio Committee to co-ordinate opinion and frame policy and to secure that the views of the I.C.S. on radio matters are adequately represented at international conferences.

The International Chamber of Shipping works in close co-operation with the International Chamber of Commerce, an organisation which enables those who use sea transport to meet with those who provide it. With remarkably few exceptions both categories have condemned practices which hinder the economical operation of sea transport and, in particular, that of flag discrimination.

This is but a brief survey of the work of the International Chamber of Shipping, which has grown in importance in recent years. The I.C.S. will undoubtedly have still a greater part to play in the future as the tendency towards international co-operation in all fields of activity extends.

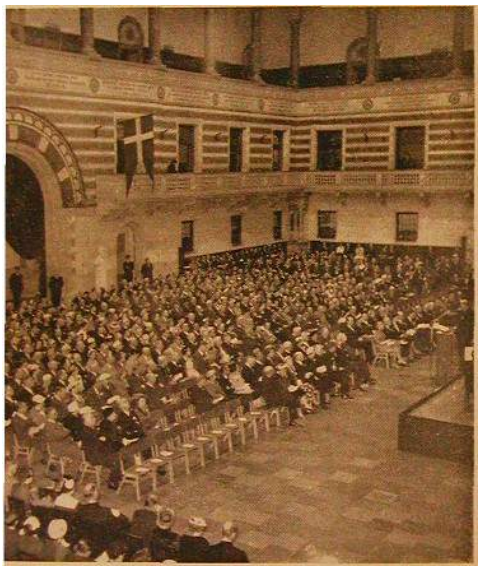
Last May

The Baltic and International Maritime Conference

The Baltic and International Maritime Conference celebrated its 50th anniversary in

celebrated ***its***

fiftieth anniversary



conjunction with the general meeting held in Copenhagen from the 16th to the 20th May. 1955. The Opening Session was held in the Town Hall of Copenhagen, the meetings being opened by His Royal Highness Prince Axel of Denmark. The President, Mr. Ths. S- F*alck. Jr.. of Bergen, is address, ing the audience.*

From an initial membership 50 years ago representing between 900,000 and one million gross register tons, the Conference has grown steadily. Before the second World War the membership amounted to about 11 million G.R.T. In 1945 — on account of the war — this had dropped to about 6 1/2 million G.R.T.;

Mr. Steuch (on the left}, Conference General Manager, and the President.

from then it has steadily increased. Two years ago it was 16 million G.R.T. The total today is about 18 1/2 million G.R.T., comprising some 4.313 vessels.

Besides the owners, there are two other categories of members, viz., shipbrokers and club members.

Since 1909 shipbrokers have been admitted as members. The third group of members consists of what is known as club members, and to this group belong most of the national associations of shipowners, the principal Freight and Demurrage Associations as well as Protection and Indemnity Associations in Europe.

Some Continental national associations, whose members are mainly interested in what are popularly known as small « coastal » or motor vessels, have lately joined the Conference as club members. Among them are the Verband Deutscher Küstenschiffer, which covers roughly 900 German coasters, and the two Netherlands associations, Zeemanscollege « De Groninger Eendracht » and Bond van Werkgevers in de Kustvaart, controlling together about 650 coasters. Altogether the members number about 1,400 domiciled in 35 different countries.

*

The Conference was established in 1905 to deal with unsatisfactory conditions in the Baltic and White Sea trade. For that reason it was named The Baltic and White Sea Conference.

When in 1927 the name of the Conference was changed to The Baltic and International Maritime Conference, it was done to better express in a better form the fact that the activities of the Conference reached far beyond the Baltic and White Sea.

If a name should be chosen today, fittingly to cover the interests and ramification of the Conference, it would be « The International Maritime Conference » because today, while still devoting much attention to the European short-sea trades, especially the Baltic trade, the Conference deals with trades the world over. The word « Baltic » is a reminder of days past, when the work began.

THE IMPORTANCE OF INTERNATIONAL COOPERATION IN THE SHIPPING INDUSTRY

Extracts from the address delivered by Sir Colin S. Anderson, President of the International Chamber of Shipping, at the General Meeting of the Baltic and International Maritime *Conference, Copenhagen, May 1955.*

« ... The seafarers who sail our ships have inherited from ancient times a code of helpfulness and co-operation at sea which was instituted long before intergovernmental conventions for the Safety of Life at Sea were thought of. The instinct of one human to help another in distress is a very strong one and the ancient hazards of the sea early in history caused the moral obligation to help another ship in distress to become an unwritten law. Those who obey the same law, particularly one which commands them to help one another when in trouble, are halfway to being brothers. So it isn't suprising that there should be this brotherhood of the sea between seamen of all nations. Perhaps it is rather a reflection upon their employers, the shipowners, that they didn't take a leaf from the book of their captains. After all, shipowners had for centuries been venturing their enterprise against the same dangerous elements. But shipowners had taken no steps to co-operate with owners in other countries in the same way as their respective captains were rescued by one another when in trouble at sea. There were individual friendly connections between owners, of course. and sometimes these were those of marriage... Though seafarers of different nationalities had profited by a code of cooperative behaviour for centuries, our predecessors, the owners, had not till 1905 openly followed this good example...

...It is strange to observe how. while co-operation between international trading interests of all kinds has grown enormously during the life of your Conference, a seemingly opposite tendency, has in the National sphere, been at work. Not so long after the foundation of your Conference and of so many others there came the peaceful separation of Norway from Sweden, And since then, how many more national separations have taken place ? The Balkans became several sovereign states: Lithuania, Esthonia, Poland and Latvia gained their freedom (only to lose it again) : Ireland, India. Pakistan. Ceylon

others have taken on a new independence. Even a party in Scotland can be heard demanding Home Rule, along with others in Cyprus and Malta. How can we reconcile this tendency towards national self-determination with the simultaneous growth of so many forms of international co-operation. I think the key lies in a remark I made earlier, when I praised the wisdom of your founders in making your code of rules a moral and not a legal one. Men prefer to make friends because they choose to do so, rather than because they are ordered to be friends. And the same rule applies to nations. I would call it internationalism « by choice », instead of « by order. »

Le port du Havre.

Le paquebot au service de la compréhension internationale

par Jacques VEAUDELLE,

Chef du Service des langues de la Compagnie Générale Transatlantique.

A une époque où le développement des moyens de transport et de communications amenuise sans cesse l'échelle du monde, où toutes les nations de bonne volonté, prenant conscience de l'identité de leurs destinées, s'essayent à desserrer les entraves de leurs particularismes nationaux, il n'est pas surprenant de constater la multiplication des tentatives faites pour porter sur le plan international l'étude de problèmes d'ordre culturel, technique ou corporatif communs à plusieurs nations. L'on assiste aussi à une progression régulière du nombre des réunions ou des congrès internationaux, au cours desquels une vaste confrontation des différents points de vue permet aux participants de se mieux connaître, et par conséquent, de se mieux comprendre.

L'on ne saurait s'étonner que, joignant -l'agréable à l'utile chaque fois que la chose est possible, le choix du Heu de ces réunions internationales fasse la part des ressources touristiques offertes en marge de leurs travaux, au délassement des congressistes. Et c'est sans doute, pour une bonne part, la raison pour laquelle la France, fidèle à sa vocation de seconde patrie de tous les étrangers et terre d élection du tourisme, se place largement en tête, avec plus de 150 réunions annuelles, de tous les pays du monde pour les congrès internationaux.

Toutes les grandes nations y sont représentées et la participation des pays d'outre-atlantique notamment, y est importante. C'est-à-dire , que l'organisation de ces réunions internationales pose un problème de transport. Et, à cet égard, il ne semble pas que l'on puisse disputer sérieusement au paquebot la valeur de la contribution qu'il peut apporter au succès de ces manifestations.

Le rôle qu'il joue est. en effet, multiple.

Il est d'abord l'instrument matériel du transport. On ignore souvent que, malgré le développement du transport aérien, le paquebot avec un trafic d'ensemble notablement supérieur à celui d'avant 1939, continue de recueillir la préférence de près des deux tiers des voyageurs transcontinentaux. Sur l'Atlantique Nord, 938.000 passagers ont ainsi emprunté le paquebot en 1954, tandis que 578.000 choisissaient la voie aérienne. Le trafic maritime s'est accru notablement par rapport à l'avant-guerre, et cette constatation est valable pour tout l'ensemble des lignes.

C'est ainsi que le trafic total de la Compagnie Générale Transatlantique, qui se place de loin en tête de toutes les compagnies françaises, se chiffre pour 1954 à près de 800.000 passagers, contre 470.000 pour les meilleures années qui précédèrent la déclaration de guerre. Les services qu'elle assure sur les Etats-Unis — avec *Liberté. Ile-de-France* et *Flandre* —; sur les Antilles et la Côte Ferme — avec *Antilles* et *Colombie*—, sur l'Algérie-Tunisie, le Maroc et la Corse avec une flotte de paquebots modernes: sur le Golfe du Mexique, l'Amérique Centrale, la côte Pacifique Nord et Sud des deux Amériques enfin, au moyen de cargos rapides pouvant accepter chacun douze passagers dans des conditions de confort comparables aux installations de première classe des paquebots, permet à la Compagnie Générale Transatlantique de desservir de manière régulière un nombre appréciable des pays où se recrute précisément la majorité des participants habituels à ces réunions internationales.

Mais le rôle de nos paquebots ne se borne pas là. S'il est vrai qu'avant de se lier, il faut se bien connaître, et si, quel que soit leur objet, l'utilité des congrès internationaux est moins d'apporter des solutions à des problèmes complexes que de permettre une plus complète connaissance réciproque de la part d'hommes que séparent la langue et les coutumes, il serait

Sur le paquciot e*Ile de France ». une chambre de l'appartement de luxe «Compiégne».* (Photo Desboutin-Navello.)

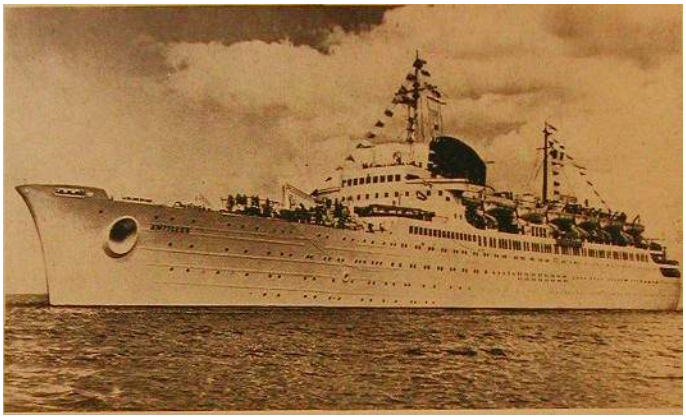
injuste de mesurer à nos grands paquebots la valeur de leur apport au développement de cette compréhension mutuelle.

Le paquebot, en effet, est un foyer d'échanges, un carrefour où, affranchis pour la durée de la traversée de la tyrannie du temps, des hommes de toutes nationalités, de toutes classes et de toutes professions peuvent apprendre à se connaître et à s'apprécier. A chacun de leurs départs, nos grands paquebots de New York accueillent ainsi ce que l'Ancien et le Nouveau Monde comptent de plus représentatif dans les milieux politiques et des affaires, ou dans le monde des sciences et des arls. sans parler d une clientèle nombreuse dont la diversité et la qualité favorisent les contacts et les échanges de vue. C'est vrai également de nos paquebots des Antilles dont les nombreuses escales en Mer Caraïbe se traduisent par une clientèle internationale où dominent les éléments français, britanniques et sud-américains. Mais à côté des échanges de vue qu'ils permettent entre passagers réunis pour la durée d une traversée — sans parler du calme et de la détente qui favorisent l'étude et la réflexion — nos paquebots, en tant que tels, ont aussi un rôle important à jouer pour faire d'avance connaître et apprécier notre pays. Jamais, peut-être, le titre d'ambassadeur officieux de la France qu'il est devenu, depuis près de cent ans. lieu commun d'associer au nom de nos navires, ne fut plus mérité qu'actuellement. A une époque où l'avènement de 1 avion donne au voyageur la possibilité de traverser l'Atlantique avec autant de rapidité que d'uniformité dans les conditions du transport, il faut bien reconnaître que le paquebot seul permet au pays dont il porte le pavillon, de mettre pleinement en valeur ses ressources et les qualités propres de son peuple. C'est, semble-t-il, particulièrement valable pour nos paquebots, puisqu'ils réalisent la synthèse du génie français, dans la plupart des domaines où l'on s'accorde à reconnaître à la France une supériorité très nette

L'industrie de luxe, domaine dans lequel la France est sans rivale, y est en effet représentée de la manière la plus diverse. Nos artisans et nos artistes y donnent le meilleur de leur talent, et nos paquebots peuvent être considérés comme une exposition permanente de ce que la France compte de plus représentatif en matière de décoration, de meubles, de tissus, d'orfèvrerie, de cristaux... La réputation de leur table et de leur cave n'est plus à faire, et sans doute n'est-il pas nécessaire d'insister davantage sur cet atout majeur de nos grands paquebots. Leur personnel et leur service, enfin, s'efforcent de perpétuer les vieilles traditions d'hospitalité française et de maintenir à bord «ne ambiance favorisée par nos goûts et nos coutumes.

Ainsi, nos paquebots peuvent-ils être consi-

Une chambre de l)appartement de luxe « *Algérie* » sur *le paquebot* « *Liberté ».* (Photo Desboutin-Navello.)

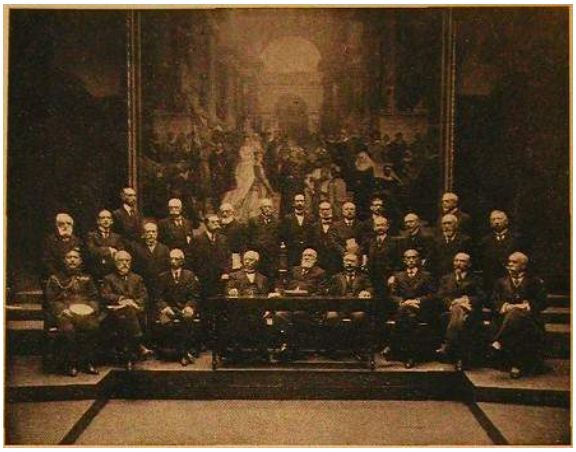


Le paquebot « Antilles » de la Compaginei Générale Transatlantique.
(Photo Desboutin-Navello.)

dérés comme des messagers de la qualité française, délégués à la rencontre des étrangers qui y apprennent à connaître et a apprécier nos ressources nationales. Depuis près de cent ans que le pavillon de la Compagnie Générale Transatlantique flotte sur l'Atlantique, des millions de passagers de toutes nationalités se sont familiarisés sur nos navires avec la langue, les coutumes et la table françaises, s'y sont préparés à les apprécier en France sur une plus vaste échelle et s'en sont faits les propagandistes bénévoles à leur retour dans leur pays.

C'est dire que nos paquebots, mieux que tout autre moyen de transport, ont leur rôle à jouer dans cette œuvre de compréhension mutuelle que les réunions et congrès internationaux s'efforcent précisément de réaliser. Sur les lignes d'Afrique du Nord comme sur les services transatlantiques, il arrive ainsi fréquemment qu'un nombre important de congressistes empruntent nos paquebots, et. tout récemment encore, près de trois cents congressistes de la Rotary Convention de Chicago de mai-juin 1955- ont traversé l'Atlantique à l'aller et au retour sur nos trois grands paquebots de New-York.

Instruments de transport d'abord sans doute- mais aussi dépositaires de notre qualité et foyers d'échanges internationaux, nos paquebots s'acquittent de ce triple rôle à leur honneur. Du *Washington* de 1864 au *Liberté* de 1955 ils ont droit à une mention spéciale pour leur contribution à une meilleure compréhension mutuelle des hommes et des peuples.



Réunion de la Commission Internationale Permanente des Congrès de Navigation, à Bruxelles le 15 juin 1920.

Séance d'ouverture du 15me Congrès International de Navigation, le 15 septembre 1937. Le Vicomte van de Vyvere, président de l'Association, prononce un discours.

Trois étapes *de*

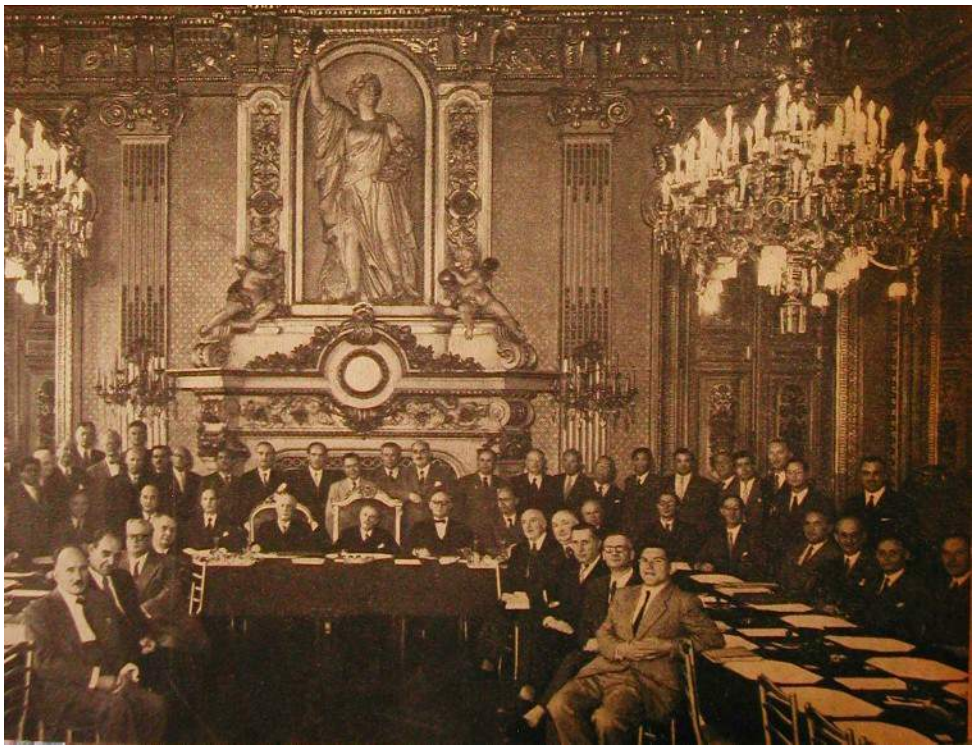
L'Association

Reunion de la Commission Internationale Permanente des Congr

nente des Congrès de 1920.

Internationale Permanente des Congrès de Navigation

ission *Internationale Permanente des Congrès de Navigation, au Salon de l'Horloge, à Paris, le 7 juin 1955.*



Le Bureau Veritas

Registre International de Classification de Navires

par M. Pierre BLANC,

Directeur des Services Maritimes du Bureau Veritas.

Ses débuts.

Au début du siècle dernier, l'assureur maritime n'avait aucune donnée pour calculer ses primes; il était tenu de s'en remettre pour une grande part au hasard ; sans doute sa bonne fortune pouvait lui procurer des profits pendant plusieurs années. Enhardi par ce succès, il abaissait ses primes; c'est alors qu'une série de sinistres survenant à la fois suffisait à le ruiner.

C'est pour remédier à cette situation qu'au mois de juin 1828 fut fondée à Anvers une société sous le titre modeste de « Bureau de Renseignements pour les Assurances Maritimes ».

Les buts que se proposait la nouvelle institution sont ainsi définis dans la circulaire de fondation :

« Les personnes qui nous feront l'honneur d'user de nos services jouiront de l'avantage de pouvoir puiser dans notre Bureau tous les renseignements pouvant intéresser les assureurs. Nous nous appliquerons à donner une description détaillée et fidèle des navires et surtout à faire connaître le degré de confiance que les assureurs expérimentés leur accordent, et l'opinion qu'en ont les bons experts. L'impartialité la plus équitable préside et présidera toujours à la rédaction de tous nos renseignements. »

En 1829, le « Bureau de Renseignements pour les Assurances Maritimes » prit le nom de Bureau Veritas et, dans une circulaire jointe au registre, les fondateurs expliquaient leur choix en ces termes : « Vous observez, Messieurs, que toutes les pièces de notre envoi de ce jour sont marquées d'un timbre représentant la Vérité. Notre établissement adopte cet emblème qui figurera dorénavant en tête de chacune de nos publications. Quoique bien persuadés que l'erreur se mêle à tout ce qui vient des hommes, nos travaux et nos efforts ayant constamment pour but de découvrir la vérité et de la dire sans crainte comme sans partialité. nous avons pensé qu'aucune autre devise ne pourrait exprimer mieux dans quel esprit cette institution était dirigée. »

En octobre 1830- les directeurs du Bureau Veritas décidèrent de créer une succursale à Paris. Cette annexe prit rapidement tant d'importance que, deux années après, le bureau d'Anvers était pratiquement abandonne.

Le caractère universel du Bureau Veritas s'affirmait déjà : plus de trois mille navires, battant vingt pavillons différents, étaient cotés par ses capitaines-experts, et le nombre s'en accroissait chaque mois.

Son développement technique.

Ceci coïncidait, d'ailleurs, avec le commencement de la plus importante transformation que le matériel naval ait jamais subie. Les navires de commerce à vapeur allaient commencer à se généraliser. En n'hésitant pas à donner, dès les premières années, ses meilleures cotes aux navires à vapeur bien construits, le Bureau Veritas contribua dans une mesure importante à répandre dans le monde la confiance en ce type de bâtiment.

Pour faire connaître à ses abonnés son opinion sur les navires, le Bureau Veritas adopta. dès sa fondation, un système de notation particulier, auquel on a donné le nom de Cote.

L'usage de cette cote se généralisa rapidement lorsque les armateurs se furent rendu compte des avantages qu'elle leur apportait et bientôt le Veritas, ayant gagné à la fois la confiance de l'Assurance et de l'Armement, obtint un tel crédit que ses cotes devinrent indispensables.

Le 1er juillet 1851, le Bureau Veritas publiait son premier Règlement pour la classification à terme des navires en bois. Cet ouvrage fixait, pour chaque tonnage, les échantillons de toutes

les pièces entrant dans la construction du bâtiment, depuis les dimensions de l'étrave, du brion et de l'étambol jusqu'au diamètre des chevilles. Des tableaux faciles à consulter indiquaient tous les renseignements ' nécessaires.

Ce Règlement pour la construction et la classification des navires en bois était le premier essai de codification rationnelle des constructions navales, résultant à la fois de l'expérience acquise depuis des siècles et des travaux scientîfiqxies modernes.

En 1858 paraissait à son tour le premier « Règlement pour la Construction et la Classification des navires en fer » qui se perfectionna peu à peu en suivant et souvent en guidant l'évolution de la technique.

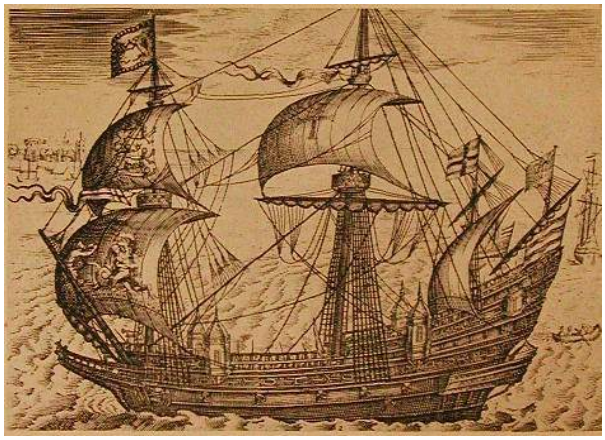
Le Bureau Veritas joua en particulier un rôle capital dans la création des navires à citernes pour le transport du pétrole. Nous sommes assez familiarisés aujourd'hui avec ce type de bâtiment pour ne pouvoir que difficilement nous imaginer les craintes qu'inspira au début le transport en vrac du pétrole tel qu'il s'opère couramment de nos jours. Au Bureau Veritas revient l'honneur d'avoir, après une étude très approfondie de la question, été le premier à classer, en 1886, un navire à coque métallique transportant son chargement « next to the skin ».

Par la suite, des dispositions particulières aux navires de types spéciaux, ferry-boats, chalutiers, dragues, câbliers, etc., aux embarcations, yachts et canots automobiles prirent, à leur tour, place dans le règlement sur les navires en acier ou dans des Règlements spéciaux.

Son extension dans le monde.

Depuis ses débuts, le Bureau Veritas s'est constamment étendu dans le monde. Représenté en Hollande dès sa fondation, il n'a cessé d'y tenir une place prépondérante. De là, il a rapidement gagné l'Allemagne, le Danemark, la péninsule Scandinave et la Russie. Parallèlement, il s'installa vers 1840- en Italie, eu Grèce. en Turquie, en Espagne et au Portugal. En Grande-Bretagne où se développait en même temps le Lloyd's Register of Shipping, le Bureau Veritas fut représenté dès 1860 et reconnu officiellement par le Gouvernement britannique en 1890.

Aux Etats-Unis, l'influence du Bureau Veritas, considérable à la fin du XIXe siècle, s'est

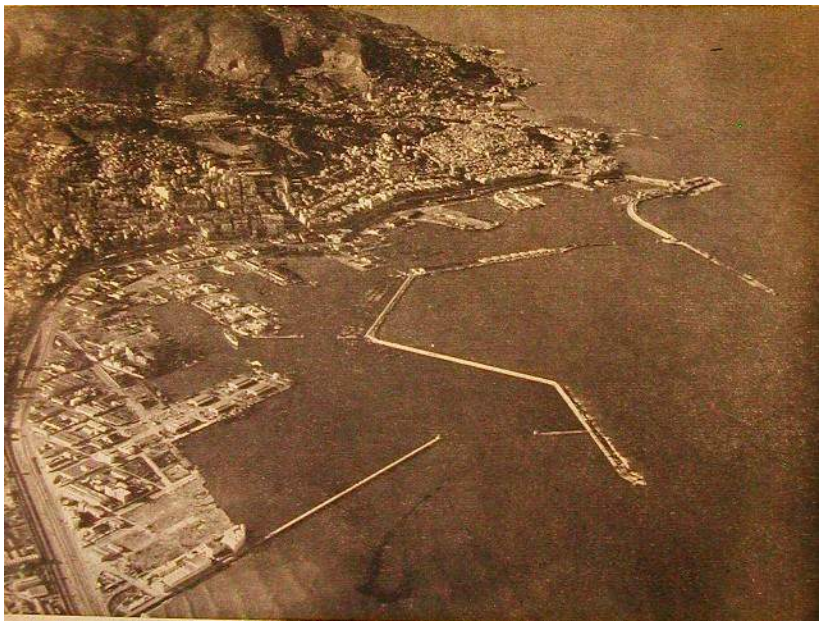


Un galion anglais au XVIe siècle.

trouvée diminuée par suite de la création de l'American Bureau of Shipping, mais reste encore fort importante.

Enfin, surtout depuis le début du siècle, des représentants du Bureau Veritas ont été établis dans toutes les régions du globe, notamment dans les pays d'Amérique du Sud — Argentine. Brésil, Venezuela.— dont le rapide développement économique nécessite la création d'importantes flottes de commerce, dans les principaux ports d'Afrique, au Moyen-Orient, au Japon, sur toutes les grandes routes de navigation d'Extrême-Orient, en Chine, en Indonésie. en Australie et en Oceanie.

Reconnu officiellement par la plupart des grands pays maritimes, habilité par les gouvernements à délivrer les certificats internationaux de franc-bord, et éventuellement, certains certificats nationaux, le Bureau Veritas, comme les autres grandes sociétés de classification, constitue un vivant témoignage du rôle international eminent de la navigation maritime.



San
Port

SON OUTILLAGE
44 grues électriques
14 grues automobiles

SES FORMES DE RADOUB
Une forme de
136 m 40
Une forme de 75 m

SES CHAIS A VIN
d'une capacité de
225.000 Hl., reliés à
quai par pipe-lines

SES HANGARS
130.000 M².

SES TERRE-PLEINS
116 Hectares

SES DÉPÔTS
D'HYDROCARBURE
147.000 M².

Les derniers progrès de l'électronique au service de la navigation

par Maurice BELPOMME

Ingénieur A & M. et E.S.E,,
Directeur commercial de la Société
Laboratoires R. Derveaux.

1. Radars de surveillance portuaire

Les radars de surveillance portuaire et, le cas échéant, leurs équipements de balises annexes constituent, des à présent, l'un des éléments essentiels au développement d'un port moderne.

Les avantages que l'on peut attendre d'une telle installation sont multiples et peuvent se résumer brièvement comme suit :

A. — Aide aux navigateurs par tous les temps.

a) Atterrissage.

b) Rencontre avec le bateau pilote.

c) Entrée ou sortie des navires :

— renseignements périodiques sur la position des navires dans la rade ou les chenaux;

— renseignements particuliers à la demande des pilotes ou des capitaines.

B. — Aide aux services portuaires.

a) Contrôle de la position et du mouvement des navires.

b) Contrôle du sytème de balisage flottant.

c) Localisation d'un accident.

d) Surveillance des bateaux de servitude.

e) Services de police.

Le choix des caractéristiques d'un radar portuaire dépend essentiellement des conditions d'utilisation de ce dernier.

Lés Laboratoires Derveaux, sous l'impulsion du Service des Phares et Balises, ont, en particulier, développé et mis au point, dans leurs usines, les seuls équipements électroniques français existant actuellement, permettant le contrôle du trafic et le balisage des ports modernes par radars. Ces équipements sont également construits sous licence en Europe.

L'exposé qui va suivre a pour but de donner un bref aperçu de ces réalisations.

Longueur d'onde.

3 cm à 10 cm suivant l'étât général de la mer par temps de brume (pour une mer avec clapotis, il est préférable d'utiliser le 10 cm).

Définition.

Le choix de la définition dépend des difficultés d'accès (chenaux étroits, par exemple). Ce choix déterminera la largeur du faisceau de l'antenne, donc ses dimensions l grandes antennes pour faisceaux étroits).

Puissance.

Fonction, en principe, de la portée souhaitée. En général, jusqu'à 40 milles.

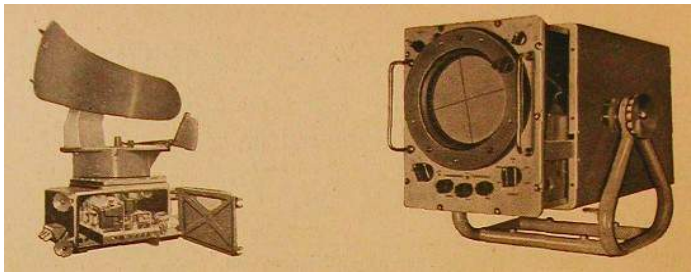
Indépendamment des caractéristiques générales mentionnées ci-dessus, il y aura lieu de doubler les équipements principaux (émetteurs, récepteurs, alimentations) permettant d'assurer le fonctionnement continu de l'installation en cas de pannes et de déterminer le nombre d'indicateurs suffisant pour assurer simultanément la surveillance complète de divers points des accès.

Le choix de l'emplacement du radar sera déterminé compte tenu :
1) de l'image souhaitée et des masques possibles de l'antenne:
2) de la proximité des servirez portuaires. A noter que des retransmissions d'images à distance par câbles ou voies hertziennes peuvent être envisagées.
Ces radars peuvent être construits suivant des spécifications quelconques en 3 ou 10 cm.

Des spécialistes peuvent étudier et proposer aux autorités portuaires les radars répondant le mieux aux besoins envisagés. Des projets sont établis après étude des renseignements donnés sur les ports envisagés (plans, trafic, état de la mer. périodicité des brumes, difficultés d'accès ou de passage; le cas échéant, nécessité de surveillance à grande distance, emplacement des service- portuaires et de pilotage).

Ces radars sont conçus de manière à pouvoir être, le cas échéant.. équipés de récepteurs de balises.

Radars portuaires.



Radars de navigation maritime RMD 30.

2. **Balises** répondeuses actives de radar

Cornets réflecteurs passifs

A. — Balises actives.

Les balises répondeuses de radars sont utilisées avec intérêt dans les deux cas suivants :

1) Installées sur certains bateaux de servitude (bateaux-pilote s, baliseurs, dragues, remorqueurs, etc.), elles constituent un complément précieux au radar de surveillance portuaire qui pourra, à volonté, choisir la réponse de l'une de ces balises et par là, même connaître instantanément remplacement du navire à bord duquel elle se trouve-

2) Installées à terre ou sur des ouvrages en mer (phares, par exemple) ou sur des points d'atterrissage (bateaux-feu ou bateaux-pilotes), elles faciliteront l'interprétation de l'image radar détectée par les navires à l'atterrissage, augmentant sensiblement la portée de leurs radars, lesquels devront être équipés d'un récepteur de balise, ce dernier pouvant s'associer à la plupart des radars de navigation existant actuellement.

Les Laboratoires Derveaux ont mis au point, ces dernières années, en liaison avec le Service des Phares et Balises Français, des équipements de balises radars pouvant répondre à la fois aux radars de 3 ou de 10 cm les interrogeant.

Les balises répondant en ondes métriques présentent des avantages très sérieux sur les balises à réponse centimétrique utilisées pendant la dernière guerre.

Ces avantages sont les suivants :

— stabilité;

— suppression des difficultés d'accord des récepteurs de balises;

— possibilité de réponse simultanée d'une même balise à plusieurs radars de longueurs d'ondes différentes;

— avantages à la réception des voies séparées, d'où possibilité de faire apparaître à volonté, sur l'écran du radar :

  — l'image seule,

  — les balises seules.

  — l'image et les balises superposées;

— codage à l'émission et décodage à la réception, d'où possibilité du choix de la balise à la réception;

— coût moins élevé;

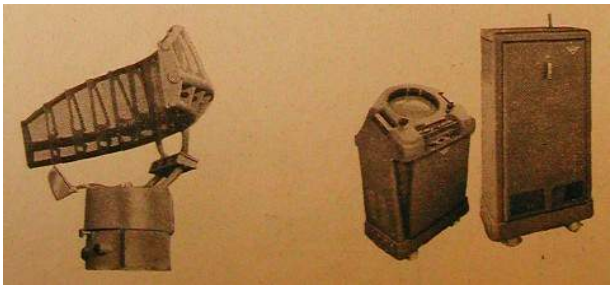
— possibilité d'installation des récepteurs sans intervention dans les circuits du radar.

Ces balises répondeuses apparaissent sur les écrans de radars sous forme d'un trait continu supporté par un rayon et suivant l'écho réel de leur support.

Un autre système du balisage radar consiste à installer en divers points de la côte ou sur des éléments du balisage, des radio-phares centimetriques à émission continue, lesquels sont reçus directement par les radars équipés de récepteurs de balises cenliniétriques, sous forme d'un rayon en direction des balises sans possibilité de mesure de distance.

B. — Cornets réflecteurs passifs.

Afin d'augmenter le pouvoir de réflexion des ouvrages du système de balisage (phares en mer, bancs de sables, bouées et balises flottantes), il y a intérêt à les munir de cornets réflecteurs passifs de radars.



Radars de forte puissance

3. Radars do navigation standards

Il y a intérêt, pour augmenter l'efficacité des bateaux de servitude portuaire, à les équiper de radars de navigation.

Les Laboratoires Cerveaux construisent, en grande série, un radar de petite puissance, spécialement adapté à cet usage.

Il constitue un ensemble d'encombrement et de poids très réduits, utile également pour l'équipement de navires de petit et moyen tonnage, chalutiers, caboteurs et cargos, et comme appareil complémentaire sur des unités déjà équipées d'un radar plus important.

Il se compose essentiellement de deux éléments :

— un bloc émetteur - récepteur-antenne;

un indicateur.

La liaison est assurée par un unique câble.

4. Radars de navigation de forte puissance

Ces ensembles sont destinés à l'équipement des navires de moyen et gros tonnage, tels que cargos, pétroliers, transatlantiques, ou, d'une façon plus générale, toutes les unités disposant d'assez d'espace pour loger une antenne de grande envergure, un indicateur à tube de grand diamètre et un émetteur-récepteur à grandes performances.

Ces équipements sont dotés actuellement de tous les perfectionnements techniques modernes nécessaires pour assurer une sécurité totale aux navi-scants. ceci dans les pires conditions de brume et de clapotis. Enfin, l'indicateur pourvu d'un tube de 40 cm de diamètre et d'une télémétrie précise à 1 % permet aux utilisateurs d'interpréter l'image et d'en tirer profit en un minimum de temps.

5. Radiophares sur ondes centimétriques 3 et 10 cm

Ces radiophares sont destinés à faciliter la navigation des navires équipés de radars avec récepteur de balises fonctionnant dans les bandes S et X.

Ils comportent essentiellement un émetteur d'impulsions fonctionnant sur la fréquence de 3.256 Mes pour la bande S et sur une fréquence variable entre 9.300 et 10.500 Mes pour la bande X.

Ces impulsions, reçue par un radar, font apparaître sur l'écran un rayon en direction du radiophare.

Présentation du canard à l'orange dans la salle à manger des premières classes du paquebot « La Marseillaise ».
(Photo Goderiaux.)

Courses de chevaux à bord du paquebot « La Marseillaise ».

Le crédit maritime en France

par M. André CAHEN,

Directeur Général du Crédit Maritime et Fluvial.

A toutes les époques de notre histoire et sous tous les régimes, la marine marchande a joué un rôle primordial dans l'économie française : puissante elle engendre la prospérité, faible elle cause l'asphyxie.

Or. c'est bien de l'asphyxie de notre économie qu'il s'agissait au lendemain de la dernière guerre mondiale.

De la flotte marchande française, déjà insuffisante en 1939, il ne restait à la libération, faute d'avoir pu construire pendant l'occupation, que les quelques unités qui avaient échappé par miracle à la destruction ou aux réquisitions allemandes : unités déjà anciennes, souvent démodées, quelquefois vétustés.

Or. les impératifs de la reconstruction ne pouvaient s'accommoder de ce petit nombre de navires battant pavillon français et il fut indispensable de faire appel, dans une large mesure au tonnage étranger pour réaliser les importations des matières premières qui nous faisaient le plus gravement défaut.

Cet appel au pavillon étranger créait une véritable hémorragie de devises qui pesait lourdement sur notre balance commerciale en aggravant encore son déficit. Il fallait à tout prix reconstituer la flotte marchande; cette nécessité vitale n'a pas échappé aux pouvoirs publics et toutes les mesures ont été prises pour que de nouvelles unités soient attribuées aussi rapidement que possible aux armateurs français en remplacement des navires qu'ils avaient perdus pendant les hostilités.

Cette reconstitution terminée, notre flotte marchande, même rétablie à son niveau de 1939, restait notoirement insuffisante en tonnage et en qualité; il importait donc d'abaisser son âge moyen en renouvelant les unités anciennes, devenues pour la plupart inexploitables, de moderniser les unités plus récentes et d'augmenter sensiblement la capacité de transport de la flotte par de nouvelles constructions modernes et rapides susceptibles de concurrencer les marines marchandes étrangères.

Pour que cette seconde étape puisse être non seulement abordée mais poursuivie sans solution de continuité et en évitant dans toute la mesure du possible, le recours aux chantiers étrangers, il était également indispensable qu'armateurs et chantiers français continuassent à bénéficier de la sollicitude des pouvoirs publics. C'est ainsi que la loi d'aide à la construction navale du 24 mai 1951 a permis aux chantiers français de pratiquer des prix compétitifs tant pour les travaux de modernisation que pour les constructions d'unités nouvelles. D'autre part, les armateurs et compagnies de navigation se sont vus bénéficier de règles fiscales particulières pour l'amortissement de leurs navires et récemment, le Trésor leur a accordé des ristournes d'intérêts sur les emprunts qu'ils contractent pour le renouvellement ou l'extension de leur flotte.

Le plus souvent, en effet, malgré l'aide de l'Etat, les armateurs ne disposaient pas de ressources de trésorerie suffisantes pour se livrer à d'importants travaux de modernisation ou pour passer de nouvelles commandes; il leur fallait donc faire appel au crédit, mais les opérations de crédit maritime mettant en jeu une technique assez différente des opérations bancaires courantes, les intéressés ne trouvaient pas toujours chez leurs banquiers habituels les concours nécessaires.

Seul un organisme spécialisé, comme le Crédit Maritime et Fluvial, pouvait étudier leurs problèmes de financement et les aider à les résoudre.

Le Crédit Maritime et Fluvial avait, d'ailleurs, été créé en 1920, sous la raison sociale : Crédit Fluvial et Maritime de France, au lendemain de la première guerre mondiale, à une époque où la marine marchande française, traversant pour les mêmes raisons une période moins critique sans doute, se trouvait néanmoins dans une situation qui nécessitait et des mesures d'ordre gouvernemental et des mesures d'ordre privé.

Le capital du Crédit Fluvial et Maritime de France était à l'origine de 6 millions de francs; par paliers successifs, il fut porté à 120 millions en 1953, époque à laquelle pour mieux adapter sa raison sociale à son activité réelle, il prit la dénomination qu'il porte aujourd'hui; mais ce n'était là qu'une étape et l'incessant développement de cet établissement amena récemment le conseil d'administration à prendre la décision de doubler le capital actuel qui sera ainsi porté à 240 millions de francs dans un proche avenir.

On relève parmi les actionnaires, dix-huit des principaux établissements bancaires de Paris et de province, dont la Caisse des Dépôts et Consignations, le Crédit Foncier de France, le Crédit National et la Banque Française du Commerce Extérieur; l'ensemble de la participation bancaire atteint 60 % du capital, 30 % sont entre les mains des armateurs et des chantiers de construction, et le solde est réparti dans le public.

Les opérations du Crédit Maritime et Fluvial se font sous la forme de prêts et d'ouvertures de crédit à court ou à moyen terme réescomptables à la Banque de France, au Crédit Foncier de France ou au Crédit National.

Le crédit à moyen terme s'applique plus particulièrement au financement des investissements amortissables dans un délai de cinq ans et vient, en général, dans le cas de construction de nouvelles unités, relayer un crédit, dit de préfinancement, fait aux chantiers constructeurs et d'une durée égale à celle de la construction du navire, de telle sorte que l'armateur dispose du délai de cinq ans complet pour amortir le crédit à moyen terme qui lui est accordé et qui n'entre ainsi en vigueur que le jour de la livraison du navire.

Mais le Crédit Maritime et Fluvial ne se borne pas à apporter une aide financière aux seuls armateurs et chantiers pour des constructions neuves : il apporte également son concours à la flotte fluviale dont l'intérêt, du point de vue de l'économie intérieure, n'échappe à personne, ainsi qu'aux entreprises de constructions aéronautiques et aux compagnies de navigation aérienne.

Tout ce qui touche à l'activité maritime, fluviale et aérienne est de sa compétence : qu'il s agisse du financement de la construction, de l'achat, de la réparation, de la modernisation ou de la motorisation de navires ou d'appareils neufs ou d'occasion, qu'il s'agisse de pétroliers de 40.000 tonnes, de cargos, de bateaux de grande pêche, de chalutiers, de petites unités de pêche artisanale, d'automoteurs fluviaux ou de péniches.

Les fournisseurs de matériel marin ou aérien. les constructeurs de moteurs trouvent aussi auprès de cet établissement des facilités pour l'amélioration, le renouvellement ou l'extension de leur propre outillage ou pour le financement, tant à eux-mêmes qu'à leurs clients, des commandes qui leur sont passées.

Enfin, il organise des crédits au profit des docks, entrepôts, entreprises de manutention dans les ports, constructeurs, installateurs d'infrastructure de lignes aériennes, raffineurs et importateurs de pétrole ou produits pétroliers pour la création ou l'extension de leurs installations portuaires et de leurs dépôts maritimes et fluviaux, en France et dans les territoires d'outre-mer.

Cet ensemble d'activités a permis au Crédit Maritime et Fluvial de réaliser, depuis 1952. plus de 300 opérations de crédit représentant au total plus de 30 milliards de francs et l'a conduit à étendre le champ géographique de son action; c'est ainsi que, pour la première fois en 1954. il a réalisé plusieurs affaires en A.O.F. et A.E.F. et que la même année il a créé une branche au Maroc où il apporte son concours à l'armement, au commerce et à la pêche en intervenant notamment dans la réalisation du plan de modernisation et de renouvellement de la flotte de pêche chérifienne mis en oeuvre par le Protectorat.

Faut-il en conclure que les armateurs ont maintenant, grâce à l'aide de l'Etat et au concours que leur apporte le crédit maritime, toutes les facilités leur permettant de mener à bien leur programme de modernisation et d'extension de leur flotte ? Certes non, parce que la loi de l'offre et de la demande joue dans le marché des affrètements, marché mondial s'il en est un. un rôle peut-être plus marqué que dans tout autre secteur de l'économie; ce marché ignore la stabilité : des hausses quelquefois brutales peuvent laisser aux armateurs pendant des mois, mais rarement des années, des profits considérables qui leur permettent

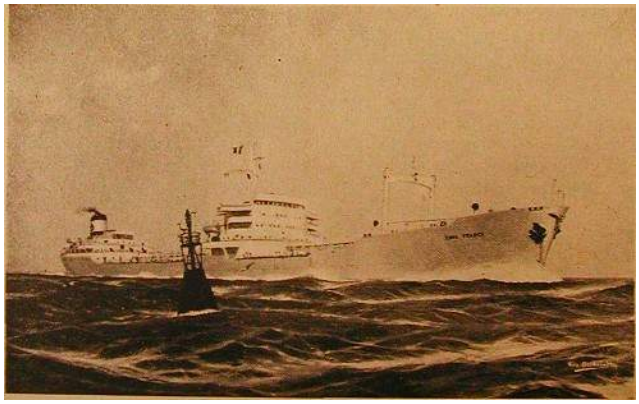
d'amortir leurs navires dans le délai de 5 ans du crédit à moyen terme et l'on a même vu des époques où l'amortissement pouvait se faire dans un délai bien moindre. Mais une période euphorique suit toujours et précède, toujours aussi hélas, des périodes de marasme plus ou moins profond, de durée variable, avec parfois des pointes basses qui ne permettent même pas de couvrir les frais d'exploitation et à plus forte raison d'amortir.

Cette sinusoïde plus ou moins accusée du marché des frets est telle qu'il n'est pas raisonnable et qu'il n'est même pas sain économiquement, de vouloir prétendre amortir un bateau sur cinq années.

Pour recevoir une aide complète, il faudrait que les armateurs puissent, dans certains cas. après étude de la situation particulière de leur armement, obtenir des prêts d'une durée supérieure au délai fatidique de cinq ans du moyen terme. Il existe bien certaines formules, mais aucune d'elles n'est en fait très satisfaisante ; ou bien elles n'offrent pas la souplesse désirable ou bien elles ne s'appliquent qu'à des montants qui, tout en étant relativement importants, restent limités.

La solution dépend encore des pouvoirs publics; ils connaissent incontestablement le problème, ils s'en soucient d'ailleurs mais ne l'ont pas encore résolu. Il faudrait que les constructions de navires puissent bénéficier des mêmes avantages que les constructions d'immeubles, c'est-à-dire qu'en fait le crédit de préfinancement puisse être consolidé au profit de l'armateur pendant une durée de 10 à 12 ans. Mais cette solution si simple augmenterait la masse des crédits dont bénéficie l'ensemble de l'économie française et pourrait, dit-on, avoir de fâcheuses répercussions sur le plan monétaire. Le tout est de savoir si, par ailleurs, ses avantages ne sont pas bien supérieurs à ses inconvénients.

Nous voulons espérer que c'est finalement cette conclusion qui sera admise pour que plus rien ne vienne entraver l'essor de notre marine marchande.



 L'« *Esso France* », *pétrolier de 36.250 tonnes.*

Le Voltabloc à bord des navires

par M. BOUGARAN,

Ingénieur E. N.
Directeur à la Société des Accumulateurs
Fixes et de Traction.

Le cours d'électricité de l'Ecole navale, des années 1921 à la guerre, est un gros volume de 813 pages au milieu desquelles on découvre vingt pages consacrées aux accumulateurs. Tout marin et tout constructeur de navires connaît cependant l'importance qu'ont les batteries à bord des bâtiments : source d'énergie de secours, dont dépend souvent la vie du bateau et, plus souvent encore, la vie de ses passagers et de son équipage; sans parler de la batterie du sous-marin, organe essentiel autour duquel est bâti le navire. Ne sommes-nous pas en droit d'écrire : « L'accumulateur cet inconnu ». Mais, et c'est là notre propos, *quid* de la batterie alcaline dans ces 20 pages ? Une page, sur huit cent treize pour dire essentiellement « l'accumulateur Fe-Ni présente une capacité massique plus élevée, il supporte mieux des régimes excessifs et ne se détériore pas quand il reste déchargé ». Et de citer Janet « Recueil des constantes physiques »... C'est tout. Les cours d'aujourd'hui sont-ils plus étoffés sur ce sujet ?

Or, en 1936, la marine française prenait la décision de commander à la Société des Accumulateurs Fixes et de Traction (S.A.F.T.) une batterie de 480 éléments du modèle tubulaire de 10.000 Ah destinée au sous-marin « Ouessant » de 1.500 tonnes. Les essais en furent fort concluants, puisque le rapport officiel de la Commission Permanente des Essais disait : « Au moment de l'entrée en service actif de ce sous-marin, sa batterie était entièrement au point... Cette batterie d'un type spécial, présente un grand intérêt militaire et est à suivre en service courant ».

Du reste, une seconde batterie du même type fut alors commandée pour le « Rolland Morillot », malheureusement sabordé sur cale à Cherbourg en 1940, à l'arrivée des troupes allemandes, tandis que l'« Ouessant » était également détruit à Brest.

Naturellement, la marine marchande comme la marine nationale faisaient déjà un grand usage des batteries alcalines à bord pour les éclairages de secours et le gyrocompas.

A quels critères doit donc répondre l'accumulateur utilisé a bord des navires ?

« La robustesse, c'est-à-dire l'aptitude à assurer sans fatigue et sans incident le fonctionnement prévu.

La résistance, c'est-à-dire la qualité qui confère au matériel :

— la faculté de supporter les effets de la mer (chocs, rentrées d'eau) ;
— la sûreté de fonctionnement assuré jusqu'aux limites extrêmes des conditions atmosphériques auxquelles peuvent être soumises les installations en cause;
— la facilité de supporter les efforts anormaux les plus fréquents à prévoir du fait de circonstances extérieures ou de fausses manœuvres.

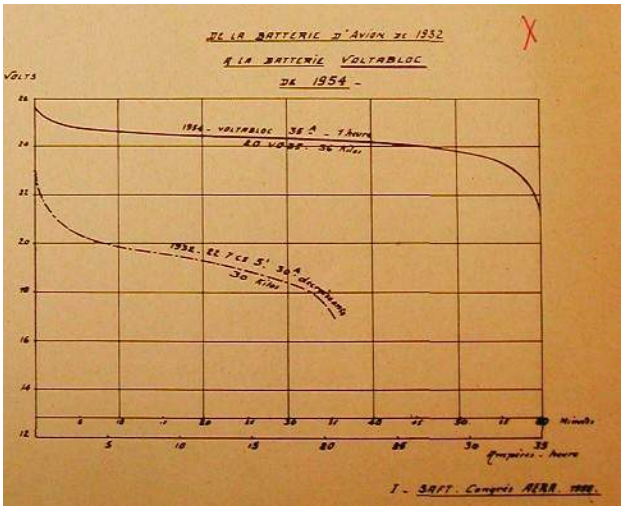
L'endurance : qualité qui permet au matériel de conserver sa robustesse et sa résistance malgré l'usure due à une fonction prolongée. »

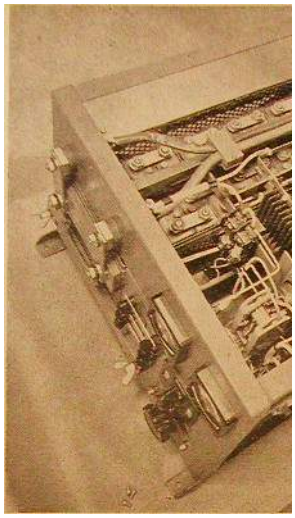
Voilà, extraits de « l'Instruction Générale sur la Doctrine du Matériel » de la marine française, les conditions essentielles que doit remplir le matériel de bord.

L'industrie française de l'accumulateur alcalin offre aujourd'hui à la marine de guerre et de commerce, une solution révolutionnaire baptisée Voltabloc.

Qu'est-ce que le Voltabloc ?

Une pile rechargeable, beaucoup plus qu'un accumulateur. Mais une pile d'une robustesse particulière, puisqu'une batterie Voltabloc peut supporter des chocs supérieurs à 150 g sans en souffrir aucunement,





ni mécaniquement, ni électriquement.

Indifférent aux essais de vibration poussés de la marine nationale-capable de milliers d'heures de vol à bord des avions, là où les batteries classiques supportent seulement quelques centaines d'heures, n'exigeant absolument aucun entretien car il est absolument étanche (pas de réfection des niveaux), susceptible de fournir des courants dont l'intensité atteint 20 fois sa capacité nominale, ou de débiter à tension très sensiblement constante au régime de décharge en une heure, pratiquement insensible au froid jusqu'il —20 et —30°C, conservant toutes ses qualités pendant un stockage prolongé (un an et bien davantage), tel est le Voltabloc.

Bloc d'éclairage de Sécurité SAFT 6 volts équipé de 5 voltablocs VO9 (9 Ah en 1 heure).

Il suffit d'avoir fait cette enumeration des caractéristiques de la nouvelle batterie pour se rendre compte qu'elle répond aux critères de « L'Instruction Générale sur la Doctrine du Matériel» cités plus haut.

Les qualités électriques se lisent aisément sur les courbes ci-dessus où l'on peut comparer les résultats donnés par la batterie alcaline de démarrage (pour avions) de 1933 avec un Voltabloc de 35 Ah au régime de décharge en une heure. Déjà la batterie de 1933 était bien loin des chiffres modestes donnés dans le cours d'électricité à l'Ecole Navale.

Or, si la première pouvait débiter, en pointe, 60 A sous 10 volts, le Voltabloc donne 750 A sous 16 volts.

Le rapport des puissances massiques est 2, tandis que le rapport des

Bloc 18 VO 52 pour escorteurs.
(Cliché URA.)

puisances massignes instantanées atteint le chiffre de l7.3.

Avec une resistance interne 10 fois plus faible que celle les batteries alcalinos d'avam-guerre UM 3 » 4 fois plus faible que cello des batteries de démarrage actuelles des autres fabrications), grâce aux plaques frittées extra-minces, le Voltabloc apporte la solution optimum à la plupart des problèmes qui se posent à bord d'un navire.

Le marin aperçoit tout de suite l'application du Voltabloc :

— a« démarrage des groupes électrogènes de secours et des moteurs d'embarcation ;

— à la commande des disjoncteurs des tableaux de bord ;

— à l'alimentation de secours des gyrocompas et de la radio;

— à l'alimentation de la téléphonie et des divers avertisseurs.

Peut-être trouvera-t-il un peu onéreux de remplacer la batterie d'éclairage de secours par un Voltabloc. car la nouvelle batterie est d'un prix plus élevé que ses ancêtres pour un même service en décharge lente. D'une façon générale, le Voltabloc est souvent moins cher que la batterie alcaline classique sinon toujours, à service rendu égal, sauf dans le cas de décharge en plusieurs heures. En terme de métier on dit *qu'il* est plus cher à l'ampère-heure. Mais est-il bien nécessaire de prévoir une durée importante d'éclairage de secours sur cette batterie ? N'est-il pas plus raisonnable de prévoir une heure ou même une demi-heure seulement pendant laquelle on a tout le loisir de mettre en route un groupe électrogène ?

Fanal Ourrard & Villard ou O & V équipé de 2 VOLTABLOCS VO 15 (1 Ah en 1 heure),

D'autant plus que, sur tout bâtiment, on dispose de fanaux de secours, ou encore de blocs d'éclairage de sécurité avec chargeur incorporé que seul le Voltabloc permet de construire, grâce à son étanchéité et à l'absence de tout entretien.

D'ores et déjà, la marine nationale a adopté le Voltabloc, précédant de peu, croyons-nous. la marine marchande.

« Il faut vivre avec son temps » : l'automobile a remplacé le fiacre, la vapeur a condamné la voile, le Voltabloc vient prendre naturellement à sa place à bord des navires modernes.

LE PORT DE CALAIS

par M. Marcel VERMEULEN

Président de la Chambre de Commerce de Calais, Conseiller du commerce extérieur.

Le port de Calais assure deux trafics essentiels : d'une part, un trafic régulier franco-britannique de voyageurs et de marchandises ; d'autre part, un trafic de marchandises en provenance et à destination de divers pays étrangers et de? régions minières et industrielles du Pas-de-Calais, du Nord et de l'Est.

Ces deux trafics sont nettement distincts l'un de l'autre, le premier ayant lieu dans l'avant port, le second dans les deux bassins à flot : Bassin Carnot et Bassin Ouest.

Depuis ses origines, Calais est la porte de l'Angleterre et son histoire s'est identifiée à celle des relations militaire? et commerciales entre la Grande-Bretagne et l'Europe Continentale. Mais Calais ne cessera jamais de tenir le premier rang dans le trafic franco-anglais. La route Calais-Douvres est en effet la plus courte et la plus sûre de celles suivies par les divers services entre l'Angleterre et le Continent.

Les lignes régulières suivantes sont actuellement assurées au départ et à l'arrivée du port de Calais, sous le quadruple signe : rapidité, sécurité, régularité et confort.

VOYAGEURS :

Calais-Douvres journalier :
Départ Douvres 13 h.
Arrivée Calais 17 h. 50.
Départ Calais 16 h.
Arrivée Douvres 17 h. 20.

Calais-Folkestone :
Départ Folkestone 16 h. 20
Arrivée Calais 17 h. 50
Départ Calais 12 h. 15.
Arrivée Folkestone 13 h. 45.

AUTOMOBILES :

Calais-Folkestone :
un service journalier pendant la belle saison (mai-octobre).

Calais-Douvres :
un service journalier pendant la belle saison (mars-octobre).

En dehors de ces lignes régulières, Calais est en liaison constante avec les pays Scandinaves et les ports d'Afrique du Nord-

• Historique

La situation géographique de Calais, à l'avant-scène de l'Europe, en un des points de la cote où la configuration du rivage se prête le mieux à l'établissement d'un grand port, a été très tôt mise à profit. Entrepris au XIe siècle par les Comtes de Flandres, intensifié dès le lendemain du siège par les rois d'Angleterre, l'aménagement du port fut le souci constant des maîtres de la ville.

Les dispositions actuelles du port de Calais résultent surtout de la réalisation de deux grands programmes de travaux.

Le programme coté en 1875, 1879 et 1880, dans le cadre du plan Freycinet, comprenait le creusement d'un avant-port dragué à côte (— 3,50) d'un bassin à flot de 12 hectares (Bassin Carnot), rétablissement d'un nouveau bassin des Chasses à l'Est et la reconstruction de la Jetée Est.

Le programme établi par les lois de 1898, 1906 et Ï911 comprenait l'agrandissement et l'approfondissement du Bassin à flot de l'Ouest et la reconstruction de la Jetée Ouest.

Ces ouvrages ont depuis fait l'objet d'importants travaux d'amélioration,

• Description générale

Le chenal est compris entre deux jetées convergentes constituées par une digue pleine, surmontée d'une estacade dont les longueurs sont de 414 mètres pour la Jetée Est et de 330 mètres pour la Jetée Ouest. La passe entre musoirs a une largeur de 130 mètres.

Le chenal et l'avant-port de l'Est sont dragués à (— 5,00). Dans l'avant-port de l'Ouest, le chenal d'accès à l'écluse de 17 mètres est seul dragué à (— 2,00).

L'avant-port de l'Est est bordé par les quais de la gare maritime, réservés aux paquebots assurant les services réguliers entre la France et l'Angleterre, par le quai Paul Dévot réservé également à des bateaux de services réguliers transportant des automobiles, mais utilisé également comme quai d'allégé pour les cargo? à grand tirant d'eau, en raison de l'importance de son mouillage (— 7,00).

L'avant-port de l'Ouest est bordé par le quai de la Colonne dont la cote de dragage est de (— 4,00) et comprend, en outre, le Bassin du Paradis qui sert de port d'échouage pour les petits bateaux de pêche et les navires de plaisance.

Le Bassin Carnot présente un plan d'eau de 12 hectares de superficie. Il communique avec l'avant-port par

Activité du port de Calais en 1954 et 1955.

ANNÉES	NAVIRES		VOYAGEURS		MARCHANDISES	
	Entrée et sortie	Jauge nette	Passagers	Véhicules	Importées	Exportées
1954	2.871	3.446.466 t	645.945	23.523	632.612	74.378
1955 9 mois	2.863	3.141.061 t	604.634	23.568	616.591	571.530

deux écluses à sas accolées, ayant respectivement 21 et 14 mètres de largeur. .133,50 et 137,45 mètres de longueur utile et dont les buses se trouvent à la côte (— 1,78).

Le Bassin Ouest est fermé par une écluse simple de 7 mètres de largeur, dont le buse est à la côte (— 2,00). La superficie de son plan d'eau qui, avant la guerre était de 4,5 Ha, est maintenant réduite à 2 Ha environ, par suite du comblement de la 2e darse, dont les ouvrages ont été totalement détruits au moment de la libération.

Le port de Calais est desservi par un important réseau de voies ferrées. Il est relié par le canal de Calais au réseau des voies navigables du Nord et du Pas-de-Calais.

• Equipement

L'outillage du port de Calais se compose actuellement de :

1) 44 grues à portique à flèche variable, dont 4 d'une force de levage de 12 tonnes — 37 d'une force de levage de 6 t. et 3 d'une force de levage de 3 tonnes. 18 grues de 6 t. sont équipées pour le travail à la benne automatique.
2) 2 portiques à avant-bec relevable, d'une force de levage de 6 tonnes, travaillant à la benne automatique.

La *gare maritime* occupe un quai de 560 mètres de longueur, dont les travaux de réfection sont en cours d'achèvement. Au pied de ce quai, le mouillage atteint (— 4,50) à (— 5,00).

Les installations de la gare maritime avaient fait l'objet immédiatement avant la guerre, d'importants travaux d'amélioration qui procuraient aux voyageurs d'indiscutables conditions de confort. Elles ont été détruites, en majeure partie, au moment de la libération, et sont actuellement remplacées par des aménagements provisoires,

La reconstruction d'installations définitives, mieux adaptées à l'important trafic de voyageurs, est actuellement en cours par la S.N.C.F. à qui la Chambre de Commerce apporte son aide financière.

Le *transit des automobiles* entre l'Angleterre et la France occupe une place importante dans l'activité du port, puisqn'au cours de l'année 1951 : 33.933 véhicules ont été débarqués ou embarqués.

La manutention des automobiles s'effectue : d'une part, au quai Paul Dévot, au moyen de grues et, d'autre part, à l'extrémité sud du quai de la gare maritime, au moyen d'une passerelle mobile, manceuvrée par un portique, pivotant autour d'un axe horizontal et munie d'un avant-bec. Cet ouvrage mis en service en juillet 1951 a permis d'augmenter sensiblement la rapidité des opérations d'embarquement et de débarquement.

Indépendamment de vastes terre-pleins permettant le stockage des marchandises pondéreuses et des bois, le port de Calais dispose actuellement de trois *hangars* pour le dépôt des marchandises.

La *capacité totale de déchargement* du port est d'environ 1.000 tonnes à l'heure. Il est fréquent qu'un charbonnier de moyen tonnage, arrivé le matin, soit en état de reprendre la mer le soir même avec sa cargaison complète.

• Liaisons intérieures

Le port de Calais doit sa situation, du point de vue trafic des marchandises, à la qualité de ses liaisons avec son hinterland industriel.

La voie ferrée possède des ramifications sur tous les quais et terre-pleins du port. Elle est utilisée pour l'évacuation d'environ 70 % des tonnages importés, vers les régions minières et industrielles du Pas-de-Calais, du Nord et de l'Est.

La voie ferrée transporte également la majeure partie des voyageurs utilisant les paquebots réguliers. Elle leur assure des relations rapides avec Paris, la Côte d'Azur, Lille" et la Belgique, l'Allemagne, la Suisse, l'Italie, etc... La facilité de ces liaisons, ajoutée à la brièveté du parcours maritime, fait de Calais un port de passage particulièrement recherché par les voyageurs.

La voie d'eau est. elle aussi, reliée avec le port. Le canal dit « de Calais » unit le port à la rivière Aa, un peu en aval de Saint-Omer, elle-même en relation par le canal d'Aire avec tout le réseau navigable du Nord. Les caractéristiques de la voie d'eau permettent seulement, à l'heure actuelle, le passage des péniches chargées à 280 tonnes. Cette liaison fluviale est très appréciée, notamment pour le transport des charbons, tant à l'importation qu'à l'exportation.

La route est utilisée par les automobiles en transit fréquentant les services de transports réguliers par bateaux spéciaux.

• Le port, centre économique

Ces trois moyens de liaison servent également pour les transports à destination des industries locales (Société Calaisienne des Pâtes à papier — Société des Câbles de Lyon, etc...) qui fournissent une contribution nullement négligeable au trafic du port, dont toutefois la partie la plus importante est en provenance ou à destination des Bassins Miniers, de la région industrielle de Lille et des Usines Métallurgiques de l'Est.

De vastes espaces disponibles (Bassin des Chasses de l'Ouest et de l'Est) permettraient aisément la création de nouveaux ouvrages maritimes dont les caractéristiques seraient mieux adaptées à celles des plus grands cargos existants.

Ces nouveaux ouvrages permettraient de maintenir et de développer le trafic, et leur réalisation mettrait en valeur de vastes terrains parfaitement dégagés, où de nouvelles industries pourraient venir s'implanter.

La Chambre de Commerce a fait étudier ces projets, dont elle entend poursuivre la réalisation, pour satisfaire la clientèle accrue du port de Calais.

(Fernand Mille, Calais.)

I. United Nations (UN) - *Nations Unies* *

21 June — 15 September 1955.

A. *Economic and Social Council* (ECOSOC), twentieth session, first part, Geneva, 5 July - 5 August 1955.

Agenda : E/2741.

Resolutions : E/2794.

1) NGO *attendance :* Category A : ICA. ICC, ICFTU, IFCTU, IFAP, IOE, WFTU, WFUNA, WVF. Category B and Register : 47 organizations (for names of organizations, see E/INF/64).

2) *Oral statements* were made by the following non-governmental organizations :

International Chamber of Commerce on item 6 : Financing of Economic Development (E/SR.892).

International Confederation of Free Trade Unions on item 2 : "World economic situation ; on item 6 : Financing of economic development ; on item 7 : Technical assistance (E/SR.877; E/SR.887; E/TAC/SR.84).

International Federation of Christian Trade Unions on item 2 : World economic situation, item 3 : World social situation and item 6 : Financing of economic development (E/SR.873; E/SR.867; E/SR.886).

World Federation of Trade Unions on item 2 : World economic situation, item 3 : World social situation, item 8 : Report of the Commission on Human Rights, and item 9 : Report of the Commission on the Status of Women (E/SR.877; E/SR.867; E/AC.7/SR.319; E/AC.7/SR.333).

World Federation of United Nations Associations on item 2 : World economic situation, item 4 : General review of the development and co-ordination of the economic, social and human rights programmes and activities of the United Nations and the Specialized Agencies as a whole, item 6 : Financing of economic development, item 7 : Technical assistance, item 8 : Report of the Commission on Human Rights, item 9 : Report of the Commission on the Status of Women and item 11 : Annual Report of the UN High Commissioner for Refugees (E/SR.877; E/SR.882; E/SR.885 ; E/SR.883 ; E/AC.7/SR-319;E/AC.7/SR.333;E/SR.889).

World Veterans Federation on item 3 : World social situation (E/AC.7/SR.311).

3) *Written statements* by non-governmental organizations (E/C.2/434-449).

4) Decisions *on NGO item.*

Hearings and applications for hearings (Reports of the NGO Committee : E/2775 and Add. 1; and E/2777).

The Council, at its 866th meeting, granted the requests of category A organizations to be heard on agenda items as requested (See A.2 above).

5) *Other resolutions and decisions of special interest to N*GOs :

(a) *Report of the Social* Commission - *10th session* (E/2758).

International Definition and Measurement of Standards and Levels of Living : The Council drew the attention of NGOs concerned to the need of further work on development of components and of additional indicators for measurements of non-material and other social and technical aspects of levels of living.

Principles of Community Development : The Council called the attention of NGOs to the technical assistance available through the United Nations in the field of Community development.

Training of Welfare Personnel : The Council recommended that the appropriate NGOs consider the feasibility of undertaking :

« 1. A review of the extent to which to principles and recommendations of the Social Commission relating to the social work education and in-service training have been implemented in their countries ;

« 2. A study of the personnel requirements in their country, the skills needed for the various types of social work, and the training programmes and training materials required for professional and auxiliary social workers ;

« 3. A further extension and improvement of training facilities and training programmes at different educational levels with particular attention to problems and techniques of community development, as well as to problems of adequate financing of training facilities and programmes. »

Financing of Housing and Community Programs : The Council requested that the Secretary-General convene, at the request of interested Governments, as part of technical assistance activities and in cooperation with the regional economic commissions where they exist, the specialized agencies, and the inter-

* See also *International Associations,* No. *6,* June 1955, pp. 381-385, and No. *7,* July 1955, p. 423.

governmental and non-governmental organizations concerned, regional meetings of experts in order :

(i) To consider the problems and practical methods of financing housing and community improvement programmes, especially for persons in low-income groups;

(ii) To prepare material describing *(1)* existing possibilities and appropriate sources for the financing of housing and community improvement programmes, as part of economic and social development in general, and (2) special methods designed to bridge the gap between the cost of, and the ability of low-income families to pay for, adequate housing.

World Social Situation : The Council examined the International Survey of Programmes of Social Development (E/CN-5/310/Rev. 1) and believing that the Survey has important practical value for NGOs concerned with social problems and the programmes for improving social conditions recommends that Governments should bring the Survey to the attention of interested NGOs in their countries.

(b) *Report of the Com mission on the Status of W omen - ninth session* (E/2727).

Equal pay for equal work : The Council encouraged the NGOs to continue their efforts to create an informed public opinion in favour of the principle of equal pay,

Vocational training and guidance for women : The Council urged NGOs to work for the eradication of all possible obstacles in the way of economic emancipation of women,

(*c*) The Council also adopted resolutions on the Report of the Commission *on Human Rights (* E/2731). on the International Control of *Narcotic Drugs* (E/2763), on the annual Report of the UN *High Commissioner for Refugees* (E/2768), as well as on the following economic items : World economic situation, Annual Reports of the Regional Economic Commissions, Invitation to Spain to attend sessions of the Economic Commission for Latin America, Report of the Commission on International Commodity Trade, Financing of economic development (A. Special United Nations Fund for Economic Development (SUNFED), B. Establishment of International Finance Corporation, and Technical Assistance),

(d) The Council at its 819th meeting, adopted the Calendar of Conferences for 1956 (E/2784 and E/2793).

B. *Reports of subsidiary bodies of the Economic and Social Council (ECOSOC) having concluded their sessions by* 15 *September* 1955.

1) *Councils Committee on NGOs.* The Committee met twice during this period and dealt with :

(a) Requests of category A organizations to be heard by the Council or its Committees under Rule 86 (154 and Add. 1, and 155 and Add. 1, Reports to ECOSOC E/2775 and Add. 1, and E/2777). For details on this, see A. 2 above.

(b) Consultations with Category B organizations under Rule 85 (Meetings of the Committee E/C.2/SR.154 and 155, Reports to ESOCOC E/2776 and E/2778).

(i) Chamber of Commerce of the USA on item 8 : Technical assistance.

(ii) International Catholic Migration Commission on item 8.

(iii) Pax Romana on item 3 : World social situation.

(c) Consultation with the Chairman of the Conference of Consultative NGOs under Rule 84. This consultation took place at the 154lh meeting and the statement of Dr. G.M. Riegner (World Jewish Congress) in connection with the 10th anniversary of the signing of the UN Charter at the Committee's request was circulated as UN document (E/C.2/440). (See also « International Associations ». No. 9. September 1955, p. 583.)

2) *Ad hoc Advisory Committee of Experts on the Prevention of Crime and the Treatment of Offenders,* Geneva, 8-17 August. Report to be submitted to the Social Commission E/CN.5/319.

Note : Item 3 on the agenda dealt with the organization of the UN Congress on the Prevention of Crime and the Treatment of Offenders (see also F. 2-below).

3) *Economic Commision for Latin America*. 6th Session. Bogota, Colombia, 29 August - 15 September. The Commission has considered questions of economic development and the 1954 Economic Survey for Latin America, the first overall study on energy in Latin America, the iron and steel and pulp and paper industries, inter-Latin American trade, and a progress report on the Economic Integration Program in Central America.

4) *UNICEF Executive Board,* UN Headquarters. 8-9 September. Agenda E / ICEF / 301 contained item 5 on Universal Children's Day and item 6 (Reports of NGOs).

The Report of the NGO Committee on UNICEF (E/ICEF NGO/17) informed the Executive Board that the present total number of organizations was 51. Mr. Norman Acton resigned the chairmanship of the Committee having been appointed as Executive Secretary of the US Committee for UNICEF.

C. *Reports of Conferences and meetings of Committees of NGOs held under UN auspices.*

1) General Conference of NGOs convened by the Department of Public Information. Geneva. 4-6 August.

This Conference was attended by representatives of 14 national and 47 international organizations, and had the following items on its agenda :

(a) The Tenth Anniversary of the United Nations : What do people think about the United Nations on its Tenth Anniversary ?

(b) The establishment of u better understanding of the United Nations : What can be expected from the non-governmental organizations ?

(c) Information on the Conference on the Peaceful Uses of Atomic Energy.

(For details see No. 9. September 1955, « International Associations », p. 590.)

D. *Agenda and dates for Council., Commissions and Committees scheduled for* 1955 *and* 1956.

1955

Economic and Social Council, resumed 20th session, UN Headquarters, during or after the 10th session of the General Assembly. NGO item 17 : Election of members of the Committee.

1956

1) Sub-Commission on Prevention of Discrimination and Protection of Minorities, UN Headquarters, 3 - (20) January.
2) Economic Commission for Asia and the Far East, India, January-February (2 weeks).
3) Council Committee on Non-Governmental Organizations, UN Headquarters. 27-(29) February.
4) Commission on Human Rights, UN Headquarters, 5 - (30) March.
5) Executive Board of UNICEF, UN Headquarters, 5 - (16) March.
6) Commission on the Status of Women, Geneva, 13 - (28) March.
7) Economic Commission for Europe, Geneva, 3 - (21) April.
3) Statistical Commission, UN Headquarters, 16 April- (4 May).
9) Economic and Social Council, 21st regular session, UN Headquarters, 17 April - (4 May).
10) Commission on Narcotic Drugs, Geneva, 23 April - (19 May).
11) Commission on International Commodity Trade, UN Headquarters, May.
12) Economic Commission for Latin America, Committee of the Whole, Santiago, May-
13) Economic and Social Council, 22nd regular session, Geneva, 3 July - (4 Aguust).
14) Technical Assistance Committee (TAC), UN Headquarters, July.
15) Executive Board of UNICEF, UN Headquarters, 4 - (14) September.
16) Commission on International Commodity Trade (the place of the session to be decided later). October.
17) Technical Assistance Committee (TAC), UN Headquarters, end of November-December.
18) Economic and Social Council, resumed 22nd session, UN Headquarters, during or shortly after the 11th regular session of the General Assembly.

E. *Agenda and dates for other UN bodies scheduled* ***for*** **1955** *and* 1956.

1) General Assembly, 10th session, UN Headquarters, 20 September - 30 November, 1955.
2) Technical Assistance Board, UN Headquaters, 10-12 October 1955.
3) Trusteeship Council, UN Headquarters, January-February 1956.
4) General Assembly, 11th session UN Headquarters, opens 18 September 1956.

F. *Inter-governmental conferences called by the Council or the Secretary-General, held* ***in*** **1955.**

1) International Conference on the Peaceful Uses of Atomic Energy, Geneva, 8-20 August 1955. For background information, see *International Associations.* No. 6, 1955, p. 385. and *United Nations Review,* Vol. II, No. 1, July 1955. For reports on the Conference, see *United Nations Review,* Vol. II, No. 3, September 1955, pp. 6-10, and Vol. II, no. 4, October 1955, and *International Associations.* No. 9. September 1955, p. 589.
2) 1st United Nations Congress on the Prevention of Crime and the Treatment of Offenders, Geneva, 22 August-3 September. For back ground information, see *International Associations,* No. 6, June 1955, p. 385. The Conference was attended by representatives of 65 governments, 45 non-governmental organizations and 260 individual participants. All together representatives of 19 NGOs addressed meetings of the Congress, on 35 occasions ; 8 organizations submitted 17 written statements, 16 of which were related to the item on Juvenile Delinquency. For Reports on the Congress, see the forthcoming (November 1955) issue of *International Associations.*

G. *NGO Conferences held.*

6th General Conference of Consultative NGOs, Geneva, 30 June - 4 July, 1955. Report GC/55/7 is available at the office of the Secretary of the Conference, c/o Quaker Center, 94, rue de Lausanne, Geneva, tél. 32.50.80 (see Also B. 1 above).

H. *Written statements submitted by consultative NGOs to the Council and its Commissions.*

The last list available is contained in Document E/C.2/433. References to individual written statements submitted to the Council and other bodies are contained in parts A. 3. B. 4 and F. 2 above.

I. *Hearings of Consultative NGOs by the Council and its Commissions.*

References to hearings of organizations by the Council, its NGO Committee, and other bodies are to be found in parts A. 2 and 4; B.1 (a), (b), (c) and F. 2 above.

J. *Secretariat.*

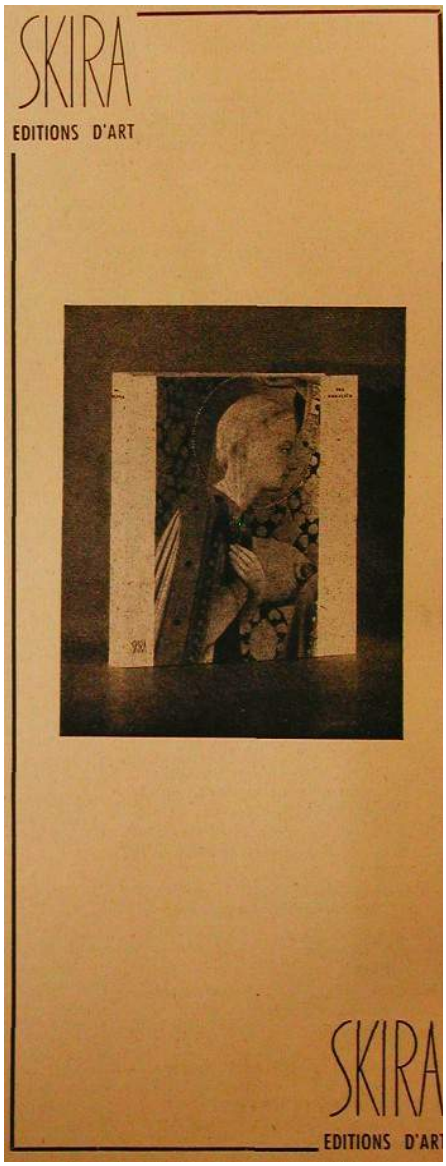
1) The Department of Public Information. Vol. II. No. 3. September 1955 issue of the *United Nations Review,* contains two articles of special interest to NGOs : one on pp. 27-29, « The United Nations and Non-Governmental Organizations » which gives an account of the nature of consultative status with ECOSOC, collaboration with DPI as well as some details on other links with the Secretariat. The Editor of the publication reviewed, in another article appearing on pp. 67-68. the 1954-1955 edition of the *Yearbook of International Organizations.* The Review also carries regularly a monthly listing of international meetings, both intergovernmental and non-governmental., the latter partly based on information published by the Union of International Associations.

2) Personalia :

(a) Mr. Bertram Pickard »United Kingdom), who had been, since the summer of 1947, in charge

of liaison with NGOs at the European office of the United Nations has retired on 3(1 June 1955. Mr. Pickard, prior to joining the Secretariat, had been himself active in non-governmental organizations as the Director of the International Quaker Centre in Geneva, as the first Secretary-General of the « Federation of International Organizations, Semi-Official and Private, Established at Geneva » and the Convenor of the « International Consultative Group» (for Peace and Disarmament).

b) M. Emile Giraud (France) has retired in June 1955, after having served for nine years in the United Nations Secretariat and over 20 years with the League of Nations Secretariat, having had with both organizations important political and legal assignments. He had been on the United Nations staff since its beginning first as a member of the Division of Human Rights, the Legal Department, and later on as Special Advisor to the Assistant Secretary General in charge of Economic and Social Affairs. After bis retirement, M. Giraud will be active in the work of several non-governmental organizations.



GALLUP ABOUT UN

The Cambridge League of Women Voters (USA) learned from a country-wide survey conducted early in 1954 what the UN means to the average citizen : 5 % volunteered that the UN is the best hope of preventing a third world war; 47%, of the 77% who thought that the U. S. should take part with other countries in preventing war, mentioned the UN; 67% had heard of the UN but less than half were able to answer specific questions; 47% had heard recently of the UN; 52 % mentioned general or specific useful things that the UN does; 45 % had heard criticisms of the UN but only 9% agreed with them; 52 % indicated that their confidence in the UN's ability to prevent war had increased by UN action in Korea; 87% wanted their children to learn about the UN in *school.*

P R O G I

de

Prochains Congrès

Concreting

Anyone who has been working theoretically or practically with the problems of winter concreting (and who has registered and paid his registration fee before February 13th, 1956) is entitled to membership at the Symposium on Winter Concreting Theory and Practice, organized by the International Union of Testins; and Research Laboratories for Materials and Structures.

The Symposium will be held in Copenhagen from 13-18 February, the first four days being devoted to meetings, the last two to visits to job sites. Division I of the symposium programme will deal with theoretical questions : Definitions and characteristics of weather conditions in the winter period pertaining to the procedure of concreting..., laboratory experiments for determination of resistance of concrete to early freezing, hardening of concrete as influenced by temperature, and resistance of concrete to frost at early ages. Division II will treat practical questions : obtainment of adequate quality by winter concreting, winter concreting on the job site, and will include an evaluation of the results obtained during the conference. Visits to job sites (Division III) will take those attending the symposium to buildings under construction in the vicinity of Malmö and Lund (Sweden) and Copenhagen.

English is the preferred language of the meeting, but papers may be submitted in French or German as well. A special bibliography on the problems of winter concreting, compiled by the Danish National Institute of Building Research, will be mailed free of charge on the request of interested persons.

Organizing Secretary ; RILEM Symposium 1956, c/o The Danish National Institute of Building Research. 20, Borgergade, Copenhagen K. Denmark.

*

Défense sociale

A l'issue du troisième Congrès international de Défense sociale, qui s'est tenu à Anvers (Belgique) en 1954, la Société Internationale de Défense Sociale a décidé d'organiser «m quatriéme congrès en 1956, à Milan, en liaison avec le Centre Nazionale di Prevenzione e Difesa Sociale. Ce congrès, qui se tiendra du 2 au 5 avril, aura pour thème central : la prévention des infractions contre la vie humaine et l'intégrité corporelle, commises par dol ou par faute.

En choisissant ce thème de discussion, le Comité d'organisation obéit au souci de centrer son attention sur l'étude d'une question précise, permettant de rapporter les conceptions doctrinales qu'il entend défendre à des cas concrets et à des exemples pratiques. La Société Internationale de Défense Sociale avait, dans ses précédents congrès, procédé à la confrontation des principes généraux sur lesquels elle entend se fonder pour promouvoir un renouvellement de la politique criminaliste des Etats modernes. Il lui est apparu qu'après avoir achevé ce nécessaire tour d'horizon, il convenait d'entrer désormais dans l'étude des principales manifestations de l'activité antisociale, afin de dégager les conséquences susceptibles de présenter, à l'égard de chacune d'entre elles, l'adoption par le législateur, des critères essentiels de la défense sociale.

Les travaux du quatrième congrès seront répartis autour de trois séries de rapports généraux faisant ressortir les aspects biopsychologiques, sociologiques et juridiques de la question mise à l'ordre du jour. Des rapports de synthèse seront également présentés. Ils auront pour but de tenter d'intégrer les conclusions des rapports généraux spécialisés dans un système général et coordonné de défense sociale.

Les rapports seront distribués en français et en italien. Les langues officielles du congrès seront : l'allemand, l'anglais, l'espagnol, le français, l'italien, avec traduction simultanée.

Secrétariat général : Société Internationale de Défense Sociale, 34, avenue des Champs-Elysées, Paris.

Secrétariat du. Congrès : près le Centre Nazionale di Prevenzione e Difesa Sociale, Palazzo di Giustizia, Milano. T. 794.330.

*

Engrais chimiques

Au cours de sa réunion da 28 mai 1955, à Paris, le Comité du Centre International des Engrais Chimiques a décidé de convoquer la cinquième assemblée générale du Centre à Belgrade, les 27 et 28 avril 1956.

La précédente assemblée, tenue à Zurich les 11 et 12 octobre 1954 avait traité le problème de l'humus et l'emploi rationnel des engrais minéraux. Celle-ci traitera, pour la première fois, sous ses divers aspects le problème des oligo-éléments. Le rapporteur général sur cette question sera le Prof. Stevan Nikolic, Professeur a la Faculté Agronomique de Belgrade.

Secrétariat général : Centre International des Engrais Chimiques, 24, Beethovenstrasse, Zurich.

Secrétariat du Comité yougoslave d'organisation : Beograd-Zemun, Trg Jna 6, fah 51.

*

Education sanitaire

La troisième conférence de l'Union Internationale pour l'Education Sanitaire de la Population se tiendra à Rome, au Palais des Congrès E.U.R., du 27 avril au 5 mai 1956, sous la présidence de M. le Professeur Clair E. Turner, Président de l'Union.

Au cours de cette conférence, seront discutées les cinq questions principales suivantes : 1- Comment développer une efficace coopération, sur le plan local, pour rétablissement des programmes d'éducation sanitaire ? — 2. Comment adapter logiquement les méthodes et les moyens d'éducation sanitaire aux différentes situations de la population ? — 3. Quelle est la formation professionnelle nécessaire en éducation sanitaire pour les membres du corps enseignant et les membres du personnel sanitaire ? — 4. Quelles devraient être les activités en éducation sanitaire dans les établissements scolaires ? — 5. Quel pro* gramme national donner à l'éduca-

M M E S

of

Future Congresses

tion sanitaire pour la prévention des accidents ?

A la suite de la troisième question, seront étudiés les deux sujets suivants : — L'éducation sanitaire et les problèmes de la nutrition ; — L'éducation sanitaire et les problèmes de l'hygiène mentale.

Enfin, seront étudiés dans le cadre de la cinquième question, les deux sujets suivants : — L'éducation sanitaire dans la défense contre les maladies sociales ; — L'éducation sanitaire et l'assainissement.

Secrétariat général : Secrétaire général de l'Union Internationale : 92, rue Saint-Denis, Paris 1er.

Comité d'organisation : Comitato Italiano per l'Educazione Sanitaria, Piazza délia Liberta. 20, à Rome (Italie).

*

Physical Therapy

The program of the Second Congress of the World Confederation for Physical Therapy has been developed around the theme. « Health, a strong force for world understanding. — The role of the physical therapist ». This meeting will be held in New York City from the 17-23 June 1956.

The scientific program will include presentations on the following 13 subjects : Anterior poliomyelitis — The role of the physical therapist in the evaluation studies of the polio vaccine field trials ; Cerebral palsy — Similarities and differences in methods of treatment ; Prosthetics — Recent research, prescription, fitting and training ; Bracing and adaptive devices for neuromuscular disorders ; Evaluation procedures — Physical achievement, manual and electrical muscle tests, joint measurements ; Underwater exercise — Physical principles and therapeutic use ; Posture symposium ; Ultrasonics ; Physiological basis for heat ; Home and convalescent care programs — Including the severely disabled ; Antenatal and postnatal exercise ; The Physical therapist — His education and responsibilities ; His relationships to his fellow-workers and the community ; Seminar on education.

Technical and scientific exhibits will supplement the program. The former will include the presentation of therapeutic exercise, electrical and hydrotherapy equipment, wheelchairs, crutches, braces, adaptive equipment, prosthetic appliances, textbooks, etc. The scientific exhibit will present research and clinical studies related to the scientific program.

Secretariat : World Confederation for Physical Therapy, 1790 Broadway, New York *19,* New York.

*

Economie énergétique

L'organisation et la réalisation de la Cinquième Conférence mondiale de l'Energie, qui se tiendra à Vienne du 17 au 23 juin 1956, ont été confiées au Comité national autrichien. Celui-ci, d'accord avec les autres Comités nationaux, a choisi le sujet suivant : les ressources d'énergie mondiales et leur importance au cours de l'évolution technique et économique. Le programme est établi de manière à assurer, malgré la diversité des sujets à traiter- une analyse complète des tendances principales de l'évolution et de Ja situation actuelle de l'économie énergétique.

Dans les procédés destinés à l'exploitation et à la mise en exploitation de nouvelles sources d'énergie, des progrès remarquables et parfois décisifs ont pu être réalisés au cours des dernières années. Ils sont de nature à ouvrir de nouvelles perspectives dans l'économie énergétique dont l'influence sur les conditions économiques et sociales, futures deviendra de plus en plus considérable. C'est précisément, dans la période actuelle qu'un échange d'idées sur le plan international pourra donner un nouvel essor au développement dan; ce secteur.

Le programme technique sera réparti en cinq sections et quinze sous-sections. Les thèmes d'étude des sections seront les suivants : 1. Situation et développement de l'économie énergétique dans les différents pays depuis 1950 ; 2. Traitement et transformation des combustibles ; 3. Exploitation des ressources d'énergie primaire ; 4. Epuration des eaux industrielles et des gaz d'échappement dans l'économie énergétique ; 5. Coopération internationale dans le domaine de l'économie énergétique.

Les langues officielles seront l'allemand, l'anglais et le français.

Secrétariat : Oesterreichisches Nationalkomitee der Weltkraftkonferenz, Vienne, 1, Schwarzenbergplatz, Autriche.

*

Protection de la nature

La cinquième assemblée générale de l'Union Internationale pour la Protection de la Nature aura lieu en même temps que sa sixième réunion technique, du 20 au 26 juin 1956, à Edimbourg, dans les « Assembly Rooms » de George Street.

Le programme comprendra des discussions, tenues simultanément sur les principaux thèmes et réparties sur toute une journée, suivies de séances plénières auxquelles seront soumis des résumés ainsi que les vœux proposés à l'assemblée générale. Les thèmes de discussion sont les suivants :

1. Conduite et contrôle des réserves naturelles selon les conceptions scientifiques modernes. Parmi les considérations les plus importantes figurent : les principes et moyens de contrôle de la végétation dans les réserves, les problèmes soulevés par les exigences des programmes de recherche scientifique dans les réserves et leur mise en pratique, l'utilisation de certaines réserves dans des buts éducatifs et récréatifs.

2. Conséquences biologiques dues à la présence de la myxomatose.

3. Restauration des régions dont les conditions de vie naturelle ont été ruinées par l'intervention humaine.

4. Rapports entre l'écologie et l'aménagement du paysage.

Une semaine internationale du film sur la nature aura lieu à l'occasion de l'assemblée générale de l'UIPN, à Edimbourg, au cours de la même semaine. Le public sera admis moyennant le paiement d'une entrée et les groupements scolaires

Séance *inaugurale de la Dixième Assemblée de la Fédération Mondiale des Associations pour les Nations Unies, à Bangkok, Thaïlande.* Mme *Pibulsongrom, femme du Premier Ministre de Thaïlande et nouvelle Présidente de la FMANV, prononce son discours. On reconnaît au premier rang, de gauche à droite, le maréchal Pibulsongrom, Premier Ministre (à l'extrême gauche), M. Austria, Mme Eleanor Roosevelt et Mme Spitz, membres de la délégation américaine, M. Cochaux (Belgique), Président du Conseil Exécutif de la FMANU; au deuxième rang, à gauche, le Ministre des Affaires Etrangères de Thailande.*

seront particulièrement encouragés à y assister. Au moins deux séances de films auront Heu journellement pendant la conférence. Le but de cette manifestation consistera à présenter au public des films de haute qualité provenant de pays divers afin de stimuler l'intérêt vis-à-vis de la protection de la nature.

Secrétariat général : Union Internationale pour la Protection de la Nature, 42, rue Montoyer, Bruxelles.

Comité d'organisation : Miss Ph. Barclay-Smith. Joint Organizing Secretary, c/o British Museum (Natural History), Cromwell Road, London S/W. 7.

*

Education

The Ninth World Conference and the 35th anniversary of the New Education Fellowship will be held in Utrecht, Holland from July 26th to August 8th, 1956. The Conference theme will be : Constructive education and mental health in home, school and community. The meeting *is* open to anyone working for children or young people, whether as parents, teachers, administrators, social or welfare workers, in the Children's Courts, or in some branch of the medical or auxiliary professions.

The five main topics of the Conference are the following : 1. The relationship between problems in school and problems in family life; 2. The influence of the primary school in helping children's individual development and social adjustment : 3. The role of the group in the educative process; 4. Adolescence : How school and further education can attract young people and serve their needs ; 5. The training, continuous education and guidance of teachers for constructive education.

The main work of the Conference will be done in small permanent discussion groups each one of which will have its own room in one of two new secondary schools. The opening and closing sessions and the lectures will be in the Municipal Theatre.

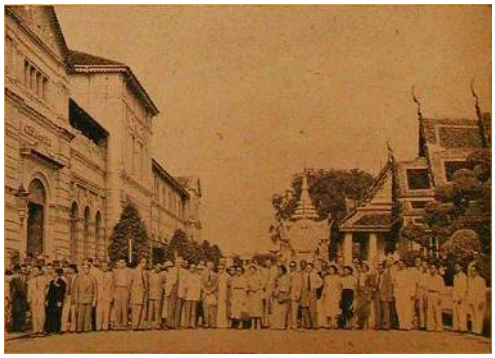
The Conference languages arc English, French, German and Dutch.

Secretory : Mr. J.B. Annand, New Education Fellowship, 1 Park Crescent, London W. 1.

*

Industrialisation et famille

La Huitième Conférence Internationale de Service Social se réunira à Munich (Allemagne) du 5 au 10 août 1956. Le thème central choisi pour cette session sera : « l'in-



Visite du Palais Royal à Bangkok, au cours de la 10e Assemblée de la Fédération Mondiale des Associations pour les Nations Unies

dustrialisation et ses effets sur le travail social en faveur de la famille et do la communauté. »

1/accent du conngrés sera mis sur la famille, c'est-à-dire sur les modifications, en bien ou en mal, que l'industrialisation apporte à l'unité familiale et à la vie de chacun de ses membres. Le rôle du service social sera uniquement traité dans ses rapports avec la famille, excluant le rôle du service social à l'intérieur des entreprises et dans le domaine du travail qui a déjà été fréquemment et longuement étudié ailleurs.

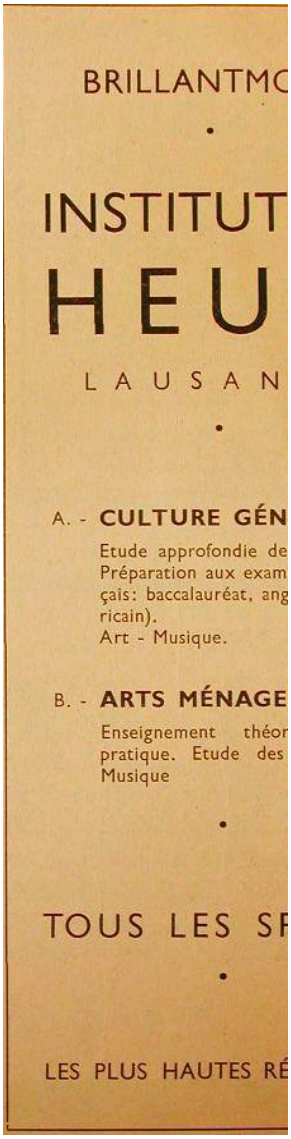
Le thème central sera développé sous les trois aspects suivants :

1. Ce à quoi nous avons à faire face. Répercussion de l'industrialisation sur la vie individuelle et familiale, *a)* Répercussion (en incluant le domaine spirituel et moral) sur les parents, les femmes, notamment les mères de famille qui travaillent, les enfants et les jeunes, les personnes âgées, *b)* Répercussion sur l'unité familiale et les relations de voisinage.

2. Ce qui est fait et ce qui doit être fait, *a)* Organisation matérielle pour la vie familiale : le foyer et le milieu : aspect social du logement, organisation de la communauté sur le plan local, *b)* La santé physique et mentale de la famille en milieu industriel : conditions de travail et leurs répercussions sur la vie familiale, aspect social de la réadaptation sociale des diminués physiques et mentaux, loisirs, *c)* L'adaptation de la famille aux conditions d'existence en milieu industriel : efforts éducatifs pour l'individu, la famille, la communauté, économie domestique.

3. Comment atteindre le but poursuivi, *a)* Responsabilité de l'entreprise, de la collectivité, de la bienfaisance privée, de l'action des intéressés, *b)* Recrutement et formation des cadres sociaux.

Secrétariat général : Conférences Internationales de Service Social, Secrétariat Européen, Mlle de Hurtado, 5, rue Las Cases, Paris 7e.



Nous donnons en face des annonces de congrès le numéro sous lequel l'organisation est décrite dans notre Yearbook **of International Organizations,** 1954-55.

Les adresses des comités ou secrétariats locaux d'organisation des congrès ont été données dans le numéro de septembre de « Associations Internationales ». Elles seront également indiquées dans le numéro de novembre.

Les informations nouvelles non encore publiées dans la Revue ni dans le « Supplément au Calendrier » sont marquées d'un *. Le signe • indique qu'il s'agit d'une modification à une annonce publiée antérieurement.

We are inserting opposite the announcements of congresses the number under which the organization is described *in our* **Yearbook of International Organizations,** 1954-55.

Addresses of the local organizing committees or secretariats were given in the September issue of « International Associations ». They will be published again in the November issue.

New information not yet published in either the Review or the « Supplement to the Calendar » is *distinguished by an asterisk *. The symbol • indicates an alteration in an announcement already published.*

DECEMBRE **1955** DECEMBER

		Yearbook
2-12	Dec — Unesco - Conference of experts on the cultural integration of immigrants. Caracas	14
3-8	Dec — Comité Permanent des Congrès Int. pour l'Apostolat des Laïcs - Première rencontre asiatique pour l'Apostolat des laïcs. Thème : Bases doctrinales de l'apostolat des laïcs. Manille	196
5-9	Dec — WHO - Conference on Training and Utilization of Family Health and Welfare Workers. Amsterdam	16
5-ÎO	Dec — Unesco - Meeting of directors of national organizations responsible for int. cultural relations. Paris	14
5-17	Dec — • ILO - Committee of Experts on Social Policy in Non Metropolitan Territories. Dakar	7
5-19	Dec — * UN - Seminar on Population Problems in Latin America. Rio de Janeiro	1
6-9	Dec — Int. Electrotechnical Commission - IEC/TC 18 - Electrical installations on ships. The Hague	747
6-10	Dec — UN - Economic Commission for Europe - Committee on Agricultural Problems. Geneva	1
6-15	Dec — * WHO - Study Group on Filariasis. Kuala Lumpur	16
7-9	Dec — European Association of Exploration Geophysicists - 9th Meeting. London	772
8-9	Dec — UN - Economic Commission for Europe - Steel Committee. Geneva	1
10	Dec — UN - Journée des droits de l'homme.	1
12-16	Dec — Unesco - Meeting of Experts on problems of Peaceful Co-operation. Paris	14
12-17	Dec — UN - Economic Commission for Europe - Inland Transport Committee. Geneva	1
12-17	Dec — * WHO - Seminar on Environmental Sanitation. Ibadan (Nigeria)	16
12-17	Dec — WHO - Expert Committee on maternal and child health administration. Geneva	16
12-20	Dec — UN - Economic Commission for Europe - Coal Committee. Geneva	1

Reproduction autorisée - Prière d'en mentionner la source : " Associations Internationales ".
Reproduction authorized - Credit line should read " International Associations ".

14-16 Dec — Int. Federation of Christian Trade Unions - Congress. Theme : Full Employment and Living Standard of the Workers. Antwerp (Belgium) 515

15 Dec — Conseil de l'Europe - Commission Européenne des Droits de l'Homme. Strasbourg (France) 42

18-23 Dec — Interamerican Society of Psychology - Congress. Theme : The psychology of interpersonal tension. New Orleans (La., USA)

19-21 Dec — Unesco - Expert meeting on social science terminology. Paris 14

28 Dec - 6 Jan — Int. Chess Federation - Annual World Chess Congress. Hastings (Sussex, UK) 1070

Dec — * World University Service - Conference. Theme : The Role and Responsibility of the University in Africa. Accra (Gold Coast) 436

Dec — NATO - Council meeting. Paris 104

Dec — 6e Conférence des Africanistes de l'Ouest. Sao Tome (Afrique Portugaise) 259

JANVIER **1956** JANUARY

8 Jan - 31 Mar — Confédération Int. des Syndicats Libres - Centre int. de **formation syndicale** - Ire session. Huyzingen (Belgique) 491

9-13 Jan — Institut de Sociologie Solvay et Centre Scientifique et Médical de l'Université Libre de Bruxelles en Afrique Centrale. Colloque sur les moyens susceptibles de promouvoir l'économie indigène dans les pays dépendants et plus spécialement au Congo belge et Ruanda-Urundi. Bruxelles

9-14 Jan — Pan American Association of Ophthalmology - 5th Pan American Congress of Ophthalmology. Santiago 932

16-18 Jan — • Int. Association of Clothing Designers - Convention. Cincinnati (Ohio) 449

17 Jan — * WHO - Executive Board - 17th session. Geneva 16

20-27 Jan — 5th Pan American Congress of Gastro-Enterology. Havana

25 Jan — Association Int. de la Presse Sportive - Congrès quadriennal. Thème : Les grands intérêts moraux et matériels de la profession. Cortina d'Ampezzo (Italie) 143

26 Jan - 5 Fevr — Comité Olympique Int. - 7es Jeux Olympiques d'hiver. Cortina d'Ampezzo (Italie) 1090

27 Jan - 4 Fevr — Int. Society of Sugarcane Technologists - 9th Congress. New Delhi

Jan — Int. Congress of National Libraries, Havana

Jan — Inter-American Council of Jurists - 3rd Meeting. Mexico, D. F. 59

Jan — Union Int. de Physique Pure et Appliquée - Colloque sur le magnétisme. New Delhi 832

Jan — Commission Int. des Industries Agricoles - Symposium sur l'intégrité biologique des aliments et des pratiques industrielles. Suisse 70

Jan - Fevr — * UN - Economie Commission for Asia and the Far East. India 1

Jan - Mar — Assemblée Mondiale de la Jeunesse - 2e stage. Ceylan 991

FEVRIER **1956** FEBRUARY

1-9 Fevr — Assemblée Mondiale de la Jeunesse - Session d'études pour l'Amérique Latine et la région des Caraïbes. Trinidad 991

6-25 Fevr — Int. Organization for Standardization - ISO/TC 11 - Unification of boiler codes. Madrid 752

10-14 Fevr — World Federation for Mental Health - Executive Board meeting. London 945

13-18 Fevr — Int. Union of Testing and Research Laboratories for materials and structures - Int. Symposium on Theory and Practice Of Winter Concreting. Copenhagen 755

14-15 Fevr — * General Federation of Women's Clubs - Pan American Conference. Costa Rica 1116

20-22 Fevr — * Int. Co-Operative Alliance - Executive Committee meeting. Miramar d'Estérel (France) 615

27-29 Fevr — Int. Organization for Standardization - ISO/TC 80 - Safety colors. Milan (Italie) 752

27-29 Fevr — * UN - ECOSOC - Council Committee on Non Governmental Organizations, New York 1

Fevr — Int. Mathematical Union - South Asian Conference on Mathematical Education. Bombay (India) 814

Fevr — Inter-American Municipal Organization - 6th Meeting. Panama City 364

Recorded Sound Ltd. of 6, Whitehorse Street, Piccadilly, London W1,
are Specialists in Simultaneous Interpreting and technical conference faculties.

MARS **1956** MARCH

Yearbook

6-12 Mar — Pan American Medical Women's Alliance - 5th Scientific Congress. Santiago 935

15-17 Mar — Int. Association for Dental Research - Meeting. St Louis (Mo. USA) 870

19-23 Mar — Int. Press Institute - Asian Conference. Tokyo 142

19-25 Mar — • Office Int. du Vin - 8« Congrès int. de la Vigne et du Vin. Santiago 100

28 Mar - 3 April — Int. Union of Pure and Applied Physics. Colloquium on « Frontiers in physical optics » and meeting of the Commission Int. d'Optique. Boston (Mass., USA) 832

Mar — * Union Catholique Int. de Service Social - Cycles d'études sur l'éducation des adultes et le service social. Caracas 392

Mar — Congrès int. de décoration de vitrines. Düsseldorf (Allemagne)

Mar — Int. Commission for Agricultural Industries - 1st Int. Congress of Analytical Chemistry. Rio de Janeiro 70

AVRIL **1956** APRIL

1-10 Avr — • Commission Int. des Industries Agricoles - 11e Congrès int. des industries agricoles et alimentaires. Santiago 70

2-5 Avr — Société Int, de Défense Sociale - 4e Congrès int. de défense sociale. Thème : La prévention des atteintes à la vie et à l'intégrité physique. Milan (Italie) 251

2-7 Avr — * Int. Union of Crystallography - Symposium. Theme : Structure on a scale between the atomic and microscopic dimensions. Madrid 826

3-6 Avr — * Int. Union of Crystallography - Meeting of the Commission on Crystallographic Teaching. Madrid 826

3-9 Avr — • Union Int. de Chimie Pure et Appliquée - Colloque de chimie macromoléculaire. Sujet : « Polymers of Physiological Interest ». Rehovoth (Israel) 831

3-9 Avr — • Fédération Mondiale des Jeunesses Féminines Catholiques - Congrès mondial et Conseil int. Thème : Vie spirituelle dans un monde technifié. Rome 1128

3-15 Avr — Pan American Railway Congress Association - Congress. Buenos-Aires 727

3-19 Avr — * UN - Economie Commission for Europe. Geneva 1

4-6 Avr — Int. Falcon Movement - Biennial leaders conference. Gauting - Munich (Germany) 966

4-6 Avr — • Conference of Internationally Minded Schools—Teachers Conference. Theme : Education and Race Prejudice. Paris 950

4-8 Avr — 2e Congrès int. de radio-photographie. Paris

9-12 Avr — • Int. Anaesthesia Research Society - 30th Congress. Miami Beach (Florida, USA)

9-14 Avr — Int. Association of Democratic Lawyers - World Conference of Lawyers. Not fixed 368

14-21 Avr — Inter American Travel Commission - 6th Inter American Travel Congress. San José

16-18 Avr — Congrès int. pour la réhabilitation sociale des lépreux. Rome

16-21 Avr — Inter-American Bar Association - 9th Conference. Dallas (Texas. USA) 362

16-21 Avr — Int. Council of Women - Executive Committee and Standing Committees. Venice (Italy) 1118

17-21 Avr — Union Mondiale des Organisations Féminines Catholiques - Congrès Mondial. Thème : La formation de la personnalité chrétienne de la femme. Rome 1130

17 Avr - 4 May — * UN - ECOSOC - 21st Regular Session. New York 1

22-29 Avr — Fédération Int. des Journalistes - 3e congrès mondial. Baden-Baden (Allemagne) 466

23-25 Avr — • Int. Union of Pure and Applied Physics - Colloquium on Electron Physics. Charlottesville (Virginia, USA) 832

24-25 Avr — Int. Academy of Pathology (formerly Int. Association of Medical Museums) - 45th Annual Meeting. Cincinnati (Ohio, USA) 875

24-28 Avr — Societas Ophthalmologica Latina - 2e Congrès. Thème : L'emploi du matériel acrylic en ophtalmologie. Madrid 942

24-28 Avr — Int. Organization Against Trachoma - Meeting. Madrid 901

25 Avr — Int. Chamber of Shipping - Full Meeting. London 610

27-28 Avr — • Centre Int. des Engrais chimiques - 5e Assemblée générale. Belgrade 682

27 Avr - 5 May — Int. Union for Health Education of the Public - 3rd Conference. Rome 927

Avr — Comité Int. des Fédérations Théâtrales d'Amateurs de langue française - 10* congrès. Luxembourg 1005

Avr — Office Int. du Vin - Session plénière du Comité. Mendoza (Argentina) 100

Avr — Int. Committee for Social Sciences Documentation - Meeting. Paris 241A

MAI **1956** MAY

Yearbook

9 May — OMS - 9e Assemblée mondiale de la santé. Genève 16

10-12 May — • Mediterranean Medical Union - Congress. Toulouse (France)

14-19 May — 6th Int. Colloquium on Spectroscopy. Amsterdam (Netherlands)

16-20 May — Union Fédéraliste des Communautés Européennes - 6e Congrès. Sekirn am Wörthersee (Autriche) 287

18-26 May — Int. Fertility Association - 2nd I World Congress on Fertility and Sterility. Naples (Italy) 894

20-22 May — 3rd Int. Congress of Neo-Hippocratic Medicine. Montecatini Terme (Italy)

27 May — Fédération Mondiale des Anciens Combattants - Commission Européenne des Anciens Combattants - Réunion. Bruxelles 437

28 May - 1 Jun — Fédération Mondiale des Anciens Combattants - 6e assemblée générale. Bruxelles 437

28 May - 2 Jun — Fédération Int. des Producteurs de Jus de Fruits - 4e Congrès. Thème : La rationalisation comme moyen d'augmenter le rendement. Stuttgart (Allemagne) 623

28 May - 3 Jun — Fédération Dentaire int. - 44e Réunion annuelle. Zurich (Suisse) 886

29 May - 1 Jun — 9e Congrès int. de médecine sportive. Bürgenstock (Suisse) 1055

30 May - 9 Jun — Conférence Int. des Grands Réseaux Electriques - 16e Session et Journées Int. de l'Electricité dans les pays tropicaux. Paris 744

Yearbook

May — • Association Générale des Hygiénistes et Techniciens Municipaux - Congrès. Alger 735

May — • Comité Int. d'Esthétique et de Cosmétologie - 10" Congrès. Bruxelles 565

May — Fédération Int. de la Presse Périodique 12e Congrès. Copenhague 139

May — 3rd European Congress of Allergology. Florence (Italy)

May — • Rencontre int. de journalistes. Genève 141

May — Int. Federation of Christian Trade Unions of Civil and Public Services Employees - Congress. Netherlands 521

May — Unesco - 5e Conférence des organisations int. non gouvernementales bénéficiant d'arrangements consultatifs auprès de l'Unesco. Paris 279

May — * UN - Economie Commission for latin America - Committee of the Whole. Santiago 1

May — Int. Association for the Protection of Industrial Property - 27th biennial congress. Washington 366

May — • Int. Press Institute - 5th General Assembly. Zurich (Switzerland) 142

Printemps — Fédération Int. de la Jeunesse Catholique - Assemblée générale. Thème : « La vie spirituelle dans un monde technifié ». Rome 968

Printemps — 5e Congrès Int. de l'agrumiculture méditerranéenne. Tel Aviv (Israel) 702

JUIN **1956** JUNE

3-10 Jun — Société Int. pour la Musique Contemporaine - 30e Festival int. de la musique. Stockholm 1039

4-8 Jun — Association Int. du Congrès des Chemins de Fer - Congrès. La Haye 715

4-9 Jun — 6e Congrès Int. des fabrications mécaniques. Thème : Le traitement des surfaces pour l'amélioration des propriétés mécaniques et pour la protection contre la corrosion. Paris 637

4-9 Jun — Int. Seed Testing Association - Int. Seed Testing Convention. Paris 697

10-17 Jun — • Comité Int. Olympique - 16e Jeux Olympiques - Jeux équestres. Stockholm 1090

11-15 Jun — Int. Council of Scientific Unions - Joint Commission on Spectroscopy - 4th meeting. Columbus (Ohio, USA) 804

11-15 Jun — Fédération Lainière Int. - Congrès Zurich (Suisse) 653

14-19 Jun — World's "Woman's Christian Temperance Union - 20th Convention. Bremen (Germany) 222

17-23 Jun — World Power Conference - 5th Plenary Meeting. Thème : World Energy Resources in the Light of Recent Technical and Economic Developments. Vienna 765

17-24 Jun — World Confederation for Physical Therapy - 2nd Congress. New York 944

18-22 Jun — Association Int. de la Distribution des Produite Alimentaires - 3e Congrès Int. Rome 600

18-24 Jun — Int. Union of Pure and Applied Physics. Colloquium on acoustics. Cambridge (Mass., USA) 833

Recorded Sound Ltd. of 6, Whitehorse Street, Piccadilly, London W1.
are Specialists in Simaltaneous Interpreting and technical conference facilities.

1956 June

Yearbook

20-26 Jun — Int. Union for the Protection of Nature - 5th General Assembly and 6th Technical Meeting. Edinburgh (UK) 824

25-29 Jun — Int. Standing Committee on Physiology and Pathology of Animal Reproduction - 3rd Int. Congress. Cambridge (UK) 698

25-30 Jun — • Int. Association for Bridge and Structural Engineering - 5th Int. Congress. Lisbon 737

1956 Juin

Yearbook

25 Jun - 6 Jul — * World's Woman's Christian Temperance Union - 2nd European Seminar for Alcohol Study. Geneva 222

28 Jun - 1 Jul — 3rd Int. Conference on Rheumatism. Aix-les-Bains (France)

Jun — Int. Union of Biological Sciences - Symposium on Comparative Biology of Aquatic Species. Roscoff (Prance) 825

JUILLET **1956** JULY

2 Jul — Int. Commission on Glass - 4th Int. Glass Congress. Paris 764

2-7 Jul — • Union Int. de Physique Pure et Appliquée - Colloque sur la physique nucléaire. Amsterdam (Pays-Bas) 832

2-9 Jul — • Int. Council of Museums - 4th Triennial Conference. Zurich-Bale (Switzerland) 1028

3 Jul - 4 Aug — * UN - ECOSOC - 22nd Regular Session. Geneva 1

5-10 Jul — Association Int. des Educateurs de Jeunes Inadaptés - 3e Congrès int. Fontainebleau (France) 958

6-14 Jul — Union Int. des Instituts de Recherche Forestière - 12° Congrès. Oxford (Grande-Bretagne) 700

8-13 Jul — Int. Federation of Business and Professional Women - 7th Congress. Montreal (Canada) 1119

9-26 Jul — Commonwealth and Empire conference on the human problems of industrial communities. Oxford (UK)

12-14 Jul — 7th int. astrophysical symposium on molecules in cosmic sources. Liège (Belgium)

Yearbook

17-26 Jul — Int. Society of Photogrammetry - 8th Int. Congress. Stockholm 821

1S-21 Jul — Association of National European and Mediterranean Societies of Gastro-Enterology - 5th European Congress. London 852

20-29 Jul — The Int. Order of Good Templars - Int. camp in connection with celebration of 50 years of Templar Youth Work in the Netherlands. Netherlands 183

22-27 Jul — 8e congrès int. de pédiatrie. Copenhague 902

22-28 Jul — 8e congrès int. de radiologie. Mexico 918

22-28 Jul — Int. Federation for Housing and Town Planning - Int. Congress. Vienna 748

22-28 Jul — * Union Catholique Int. de Service Social - Semaine d'étude des travailleurs sociaux catholiques. Londres 392

23-29 Jul — Women's Int. League for Peace and Freedom - Congress Birmingham (UK) 330

26 Jul - 5 Aug — Conseil œcuménique des Eglises - Session. Budapest 211

26 Jul - 8 Aug — • The New Education Fellowship - 14th Int. Conférence. Utrecht (Netherlands) 988

Yearbook

27 Jul - 2 Aug — Int. Association of Theoretical and Applied Limnology - 13th Int. Congress. Helsinki 786

28 Jul — 4 Aug — Kristana Esperantista Ligo Internacia - Int. Conference. Theme : Kristano en la mondo. Jönköping (Sweden) 155

30 Jul - 2 Aug — • Fédération Int. des Settlement« - Conférence et Assemblée Générale. Thème : L'essor et le développement des activités sociales au service du voisinage. Berlin (Ouest) 412

30 Jul - 5 Aug — Int. Union of Physiological Sciences - 20th Congress. Brussels 928

Jul — Commission Int. des Industries Agricoles - Symposium sur la répercussion des conditions de production, de transformation, de conservation, de conditionnement et d'emballage sur la valeur hygiénique des aliments. Danemark 70

Jul — Union Int. des Avocats - Congrès. Paris

Jul — 4th Inter-American Congress of Philosophy. Santiago

Jul — * Int. Federation of Free Teachers' Unions - General Council and Summer School. Theme : The teaching of languages. Tunis 498

AOUT **1956** AUGUST

1-6 Aug — 1er congrès int. de génétique humaine. Copenhague

1-15 Aug — Latin American Union of Societies of Phthisiology - 11th Pan American Tuberculosis Congress, Medellin and Bogota 930

5-10 Aug — 8th Int. Conference of Social Work. Munich (Germany) 411

6-10 Aug — Fédération Int. des Architectes Paysagistes - Congrès. Zurich (Suisse)

8-14 Aug — • 32nd Int. Congress of Americanists. Copenhagen 242

9-18 Aug — Int. Geographical Union - 18th Int. Geographical Congress. Rio de Janeiro 808

12-18 Aug — World Federation for Mental Health - 9th Annual Meeting. Munich (Germany) 945

15 Aug — • Union Int. de Chimie Pure et Appliquée - Réunion de la Division des matières grasses. Copenhagen 831

17-25 Aug — 10th Int. Entomological Congress. Montreal (Canada) 839

19-23 Aug — American College of Chest Physicians - 4th Int. Congress of diseases of the thorax. Cologne (Germany) 848

20-24 Aug — Int. Federation of Physical Medicine - 2nd Int. Quadriennial Congress. Copenhagen 893

22-29 Aug — Int. Sociological Association - 3rd World Congress of Sociology. Amsterdam (Netherlands) 252

23 Aug - 27 Sept — Int. Radio Consultative Committee - 8th Plenary Assembly. Warsaw 13

27-31 Aug — • Union Int. de Physique Pure et Appliquée - Colloque sur la thermodynamique des phénomènes de transport. Bruxelles 832

27 Aug - 1 Sept — Int. Organization of Old Testament Scholars - Congress. Strasbourg (Prance) 185

28 Aug - 1 Sept — • Union Int. de Physique Pure et Appliquée - Colloque sur les semiconducteurs et le phosphore. Munich (Allemagne) 832

Recorded Sound Ltd. of 6, Whitehorse Street, Piccadilly, London W1,
are Specialists in Simultaneous Interpreting and technical conference facilities.

Yearbook

28 Aug - 2 Sept — Int. Union of Theoretical and Applied Mechanics - 9th Int. Congress on theoretical and applied mechanics. Brussels 833

28 Aug - 3 Sept — • Int. Federation of Ironmongers and Iron Merchants Associations - Congress. Interlaken (Switzerland) 624

39 Aug - 2 Sept — Int. Society of Blood Transfusion - 6th Int. Congress. Boston (Mass-USA) 907

29 Aug - 8 Sept — Int. Society of Soil Science - 6th Int. Congress. Paris 822

31 Aug - 2 Sept — Conférence Int. de Sociologie Religieuse - 5e Conférence int. de sociologie religieuse. Thème : La paroisse - les vocations sacerdotales et religieuses. Lourain (Belgique) 241

Yearbook

Aug — • World University Service - General Assembly. Indonesia 436

Aug — Int. Mathematical Union - Colloquium on Algebraic Topology. Mexico City 814

Aug — Int Federation of University Women - 12th Conference. Paris 1120

Summer — Scandinavian Sales and Advertising Federation - 8th Nordic Congress of advertising. Gothenburg (Sweden)

Summer — Int. Institute of Embryology - General Assembly and Symposium on Cytodifferentiation. USA 811

Summer — The Commonwealth of World Citizens - Constituent Assembly. Not fixed 275

SEPTEMBRE **1956** SEPTEMBER

1-9 Sept — Int. Foundry Congress. Düsseldorf (Germany)

1-15 Sept — 3rd Int. Congress on High-Speed Photography. London

2-9 Sept — 5th Int. Congress of anthropological and ethnological sciences. Philadelphia (USA) 256

3-6 Sept — Congrès int. de photographie scientifique. Cologne (Allemagne)

3-1 Sept — Int. Association of Logopedics and Phoniatrics - 10th Int. Congress for speech and voice therapy. Barcelona (Spain) 874

3-8 Sept — Int. Union of Family Organisations - Int. Family Conference. The Hague 424

3-8 Sept — Int. Association of University Professors and Lecturers - 9th University Conference. Munich (Germany) 957

3-9 Sept — Société Int. d'Hématologie - 6" congrès. Boston (USA) 912

3-10 Sept — Association Littéraire et Artistique Int. - Congrès. Amsterdam (Pays-Bas) 381

3-10 Sept — Int. Union of History of Sciences - 4th General Assembly and 8th Int. Congress for history of sciences. Florence and Milan (Italy) 829

3-15 Sept — • ILO - 6th Regional Conference of American States Members. La Havana 7

4-9 Sept — Conseil Parlementaire du Mouvement Européen - Congrès. Vienne 316

4-11 Sept — Int. Paleontoglcal Union - Int. Geological Congress - Joint meeting on paleontology, micropaleontology and stratigraphy. Mexico (D.F.) 809

4-11 Sept — 20th Int Geological Congress. Mexico City 809

5-7 Sept — Int. Union of Theoretical and Applied Mechanics - Colloquium on fluid mechanics. Göttingen (Germany) 833

6-12 Sept — Int. Union of Biological Sciences - Symposium on genetics. Tokyo and Kyoto 825

9-13 Sept — Int. Association of Chiefs of Police - 63rd Annual Conference. Chicago 367

9-16 Sept — • Int. Union of Pure and Applied Chemistry - 15th Int. Congress. Lisbon 831

10-14 Sept — Int. Union of Pure and Applied Physics - Symposium on transport phenomena in metals. Ottawa (Canada) 832

10-14 Sept — Int. Congress on Catalysis - Sponsored jointly by the National Science Foundation, the Catalysis Clubs of Philadelphia and Chicago, and the University of Pennsylvania. Philadelphia, Pa. (USA)

10-14 Sept — European Society of Cardiology - 2nd Congress. Stockholm 859

10-15 Sept — Int. Bureau against Alcoholism - 25th Congress against alcoholism. Istambul 189

10-15 Sept — • World Prohibition Federation - Congress. Theme : Legislative Aspects of the Liquor Problem. Istambul 217

12-17 Sept — Congress for Cultural Freedom - Int. Conference. Milan (Italy) 1006

14-18 Sept — 6e congrès int. d'hydatidologie. Athènes 913

15 Sept — • Pax Romana - 2° congrès int. des juristes catholiques. Rome 319

15-20 Sept — Association Catholique Int. des Œuvres de Protection de la Jeune Fille - Congrès. Mexico 406

1956 Septembre — Yearbook

16-20 Sept — Int. Bureau of Differentia) Anthropology - 4th Int. Congress. Genoa and the Riviera (Italy) 238

17-19 Sept — 4th Int. Congress of Alpine Meteorology. Chamonix (Prance)

17-23 Sept — • European Confederation of Agriculture - 8th General Assembly. Scheveningen (Netherlands) 678

18 Sept — * UN - General Assembly - 11th Session. New York 1

20-30 Sept — • Int. Technical Committee for the Prevention and Extinction of Fire - General Assembly of the Committee. Rame 754

21-23 Sept — Association Int. - des Femmes Médecins - Assemblée générale extraordinaire. Burgenstock (Suisse) 931

24 Sept — Confédération Int. de la Coiffure - Congrès. Vienne

24-28 Sept — Comité Int. Permanent de la Conserve - 3e congrès. Rome 660

24-28 Sept — Int. Dairy Federation - 14th Int, Dairy Congress. Rome 690 j

1956 September — Yearbook

25-30 Sept — • Int. Federation of Masseurs, Medical Gymnasts and Physiotherapists - 8th Int. Congress of Kinesitherapy. Paris 891

Sept — Académie Int. d'Histoire des Sciences - Assemblée générale. Florence 777

Sept — Int. Society of Internal Medicine - 4th Int. Congress of internal medicine. Madrid 914

Sept — Société Int. d'Histoire de la Médecine - 15e congrès int. Madrid 920

Sept — Mouvement Int. de la Jeunesse Agricole Rurale Catholique - Assemblée générale. Pays-Bas 968

Sept — Institut Int. de Finances Publiques - 12e session. Thème : Les aspects économiques et sociaux des dépenses publiques du point de vue de l'analyse qualificative. Rome 378

Sept — Int. Astronautical Federation - 7th Congress. Rome 789

Sept — Int. Monetary Fund - Assembly. Washington 8

OCTOBRE **1956** OCTOBER

1-5 Oct — 2nd Int. Congress on Medical Records. Washington

2-14 Oct — Fédération Int. d'Associations Nationales d'Ingénieurs - 2e Congrès int. Zurich (Suisse) 733

24 Oct — United Nations Day.

1

Oct — Confédération de la Droguerie Européenne - Congrès européen de la droguerie. Düsseldorf (Allemagne)

Oct — Pan American Federation of Engineering Societies - 4th Convention. Mexico 758

Oct — Inter-American Seminar on physical education, nutrition and education for the home. Santiago

Oct — * Fédération Européenne des Associations d'Ingénieurs et de Chefs de service de sécurité et d'hygiène - 3e réunion annuelle. Vienne 443

Oct — Int. Commission for the Scientific Exploration of the Mediterranean Sea - 15th Plenary Assembly. Not fixed 71

Automne — Association Int. de la Sécurité Sociale - 1er Congrès int. des actuaires et statisticiens de la sécurité sociale.

420

NOVEMBRE **1956** NOVEMBER

4-10 Nov — * Inter-American Society of Cardiology - 5th Congress. Havana 865

6-15 Nov — • 7th Int. Grassland Congress. Palmerston (New Zealand) 694

19-22 Nov — * Comité Olympique Int. - Jeux de la 16e olympiade. Melbourne (Australia) 1090

19-24 Nov — The Int. College of Surgeons - 10th Biennial Int. Congress. Buenos-Aires 878

22 Nov - 8 Dec — Int. Amateur Swimming Federation - Congress. Melbourne 1062

Nov — UIT - Comité Consultatif Int. Télégraphique - Assemblée ordinaire. Genève 11

Nov — Unesco - General Conférence. New Delhi 14

DECEMBRE 1956 DECEMBER

10 Dec — UN - Journée des droits de l'homme.

1

1956 - Month undetermined.

— Association Int. des Sociétés d'Achat de Textiles - Congrès. Allemagne

Dec — Associated Country Women of the World - Triennial Conference. Ceylon 1114

1956 - Mois indéterminé.

— Un. Mondiale des Orgnisations Féminines Catholiques - Réunion de travail. Amérique du Sud 1130

Recorded Sound Ltd. of 6, Whitehorse Street, Piccadilly, London W 1.
are Specialists in Simultaneous Interpreting and technical conference facilities.

— Int. Institute of Philosophy - Symposium. Amersfoort (Netherlands) 179

World Union of Free Thinkers - Congress. Amsterdam (Netherlands) 225 .

— FAO - Regional Latin American Poplar Conference. Argentina 2

— World Council of Churches-World Committee for Christian Broadcasting - World Conference. Beirut 211

— Institut Int. du Theatre - Ire conférence mondiale. Bombay (Inde) 1040

— 2e conférence latino-américaine de l'organisation scientifique. Brésil

— 2nd Latin - American Congress on mental health. Buenos-Aires

— Organization of American States - Inter - American Economie and Social Council - 5th Extraordinary Meeting. Buenos-Aires 107

— Fédération Int. de l'Art Photographique - Congrès et exposition. Cologne (Allemagne)

— Pax Romana - Congrès de l'Association Int. des Pharmaciens Catholiques. Constance (Allemagne) 319

— Inter-American Commission of Women - 11th Assembly. Dominican Republic 58

— Int. Law Association - 47e congrès. Dubrovnik (Yougoslavie) 380

— Int.-Union of Socialist Youth - Int. camp. Finland 350

— Conseil Int. des Archives - 3e congrus int. Florence (Italie) 130

— * Office Int. du Vin - Conférence int. de spécialistes de la viticulture et de la virologie. Italie 100

— Youth in Advertising Int. Association - 4th Congress. Paris

— * 9th Int. Conference of young Sinologues. Paris

— Fédération Int. des Géomètres - Congrès. Pays-Bas 470

— World Confederation of Organizations of the Teaching Profession - Congress. Philippine Islands 994

— Federation Int. des Traducteurs - Congrès. Rome

— European Association for Animal Production - Study Meeting. Spain 677

Int. Society for Business Education - Congress. Spain 984

— * Scandinavian Pacifist Congress. Telemarken (Norway)

— * Howard League for Penal Reform - Conference. Wye College (UK) 361

Int. Federation of Women Lawyers - Caribbean Convention. Not fixed 375

— • Int. Federation for Documentation - 23rd Conference. Not fixed 131

— Fédération Abolitionniste Int. - Assemblée générale. Non fixé 164