

Sidney H. BROWN,

membre du secrétariat du Comité international de la Croix-Rouge.

La Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer, 1929¹.

Le 16 avril 1929 s'est réunie à Londres, sur l'invitation du gouvernement de la Grande-Bretagne, la deuxième Conférence internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer. Après des discussions qui ont duré six semaines, la Conférence, à laquelle étaient représentés 18 pays, acheva ses travaux par l'établissement d'une Convention internationale, qui mérite d'attirer notre attention pour plusieurs raisons. Non seulement les Etats signataires ont fait preuve d'une singulière abnégation en sacrifiant des habitudes et des usages auxquels ils tenaient depuis de longues années, mais ils sont arrivés à s'entendre sur un beaucoup plus grand nombre de questions qu'ils n'avaient pu le faire lors de la première Conférence².

Sous l'impression de la terrible catastrophe du *Titanic*, la plupart des Etats maritimes les plus importants d'alors, à savoir l'Allemagne, l'Autriche-Hongrie, la Belgique, le Danemark, l'Espagne, les Etats-Unis d'Amérique, la France, la Grande-Bretagne, l'Italie, la Norvège, les Pays-Bas, la Russie et la Suède, avaient envoyé des délégués à une Conférence convoquée à Londres par les soins du gouvernement britannique. La Convention qui fut signée en janvier 1914 énonça des règles pour la construction des navires, les engins de sauvetage, la radio-télégraphie, la sécurité de la navigation et les certificats de sécurité qui seraient délivrés aux navires qui auraient

¹ *International Convention for the Safety of Life at Sea, 1929* signed at London, May 31, 1929. Board of Trade, London. — London, Majesty's Stationery Office, 1929. In-8 (155 × 245), 119 p.

² Cette Conférence eut lieu à Londres et la Convention y fut signée le 19 janvier 1914.

La sauvegarde de la vie humaine en mer.

rempli les conditions requises. Les délégués n'ayant pas pu s'entendre sur un certain nombre de points, le gouvernement de la Grande-Bretagne fut chargé d'étudier les moyens propres à compléter la Convention. Comme il fut également reconnu que la navigation continue toujours à se perfectionner et que de nouvelles inventions permettent, d'année en année, d'apporter aux navires des secours plus efficaces, la Grande-Bretagne fut chargée aussi de soumettre, de temps en temps, aux Etats signataires des projets d'amendements.

La Convention de 1914 ne fut ratifiée que par quelques-uns des Etats signataires, et, par suite de la guerre mondiale qui éclata dans le cours de la même année, elle ne fut jamais entièrement appliquée. Quelques Etats l'avaient d'ailleurs introduite, au moins en partie, dans leur législation nationale. Toutefois, ces règles n'avaient pas de caractère obligatoire en droit international.

Depuis lors, comme on l'avait prévu, les conditions de la navigation ont changé considérablement, et les pays maritimes ont acquis des expériences nouvelles. Fidèle au mandat reçu en 1914, la Grande-Bretagne a soumis en 1927 le résultat des expériences de sa propre marine marchande à l'examen des autres puissances maritimes sous forme d'un « White Paper ». C'est sur la base de ce projet élaboré par les soins du « Board of Trade » (ministère du commerce anglais) que les autres Etats, au cours des deux années suivantes, ont étudié ces questions.

A la Conférence, qui se réunit à Londres le 16 avril 1929, prirent part les délégués de 18 pays : l'Allemagne, l'Australie, la Belgique, le Canada, le Danemark, l'Espagne, l'Etat libre d'Irlande, les Etats-Unis d'Amérique, la Finlande, la France, le Royaume-Uni de la Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord, l'Inde, l'Italie, le Japon, la Norvège, les Pays-Bas, la Suède et l'Union des Républiques soviétistes socialistes. Parmi les Etats mari-

Sidney H. Brown.

times qui ne furent pas représentés à cette Conférence, citons la Grèce, dont la marine marchande comprend, d'après les statistiques de 1927, 504 vapeurs et 726 navires à voile, jaugeant environ 1,200,000 tonneaux, ainsi que le Brésil, le Portugal et l'Argentine, dont les marines marchandes sont assez considérables. Le nombre des pays signataires dépasse celui de 1914 ; ils se trouvent répartis sur plusieurs continents.

Etant donné la multiplicité des questions qui devaient être soumises à l'examen de la Conférence, le nombre des experts fut considérable. La Grande-Bretagne, par exemple, fut représentée par 10 délégués, 4 experts et 7 secrétaires et secrétaires-adjoints. Le vice-amiral anglais Sir Herbert Richmond fut élu président de la Conférence et M. Walter Carter, du Board of Trade, secrétaire général. Pour l'accomplissement de ses travaux, la Conférence constitua les commissions suivantes : la commission de construction, qui eut comme président le contre-amiral Rock, de la délégation américaine ; la commission d'engins de sauvetage, qui fut présidée par Sir Norman Hill ; la commission de radio-télégraphie, dont le président fut M. Giess, du ministère des postes du Reich allemand ; la commission de sécurité de la navigation, présidée par Sir Charles Hipwood et la commission des certificats par le major général Marena, de la délégation italienne.

En outre, deux commissions, celle des dispositions générales, présidée par Sir Charles Hipwood et celle de rédaction, présidée par le sénateur Rio, chef de la délégation française, furent constituées au cours de la session. Ces commissions, au cours de réunions successives, qui se sont tenues entre le 16 avril et le 31 mai 1929, ont élaboré la Convention datée du 31 mai 1929, pour la sauvegarde de la vie humaine en mer.

A la Convention se trouvent jointes deux annexes. L'annexe 1 contient un règlement qui complète les dis-

La sauvegarde de la vie humaine en mer.

positions de la Convention ; elle a la même valeur et entre en vigueur en même temps que celle-ci. L'annexe II apporte des changements au règlement international en vigueur pour prévenir les abordages en mer. Ces modifications et additions n'étant pas d'une importance capitale, on peut espérer que les Etats signataires non représentés à la Conférence y donneront leur adhésion formelle. Dans ce cas, l'annexe II aura, de son côté, une valeur internationale obligatoire.

La Convention elle-même est subdivisée en plusieurs chapitres correspondant à la répartition du travail entre les commissions.

Il faut noter que les différents chapitres ne s'appliquent qu'à certaines catégories de navires appartenant aux pays signataires, sous certaines conditions.

Le chapitre II et le chapitre III, qui traitent de la construction des navires et des engins de sauvetage, s'appliquent aux navires à passagers, à propulsion mécanique, lorsqu'ils effectuent des voyages internationaux ; le chapitre IV (radio-télégraphie) concerne tous les navires qui effectuent des voyages internationaux, à l'exception des navires de charge de moins de 1,600 tonneaux, de jauge brute ; le chapitre V (sécurité de la navigation) vise tous les navires, quel que soit le genre de voyages, et le chapitre VI (certificats) se rapporte à tous les navires auxquels s'appliquent les chapitres II, III et IV (cf. art. II de la Convention).

Préliminaires. — Le 1^{er} chapitre (art. 1 à 3) contient quelques définitions juridiques qui sont de très grande importance pour tout ce qui concerne le droit maritime en général. Il y est dit, entre autres, à l'art. 2, qu'un navire reçoit comme nationalité celle du port où il est immatriculé. Cette règle aura peut-être des conséquences importantes dans le domaine du droit de prise en cas de guerre future. Peut-être pourrait-on se demander s'il était dans

Sidney H. Brown.

l'intention des pays signataires de la nouvelle Convention d'opposer à un capteur éventuel cette immatriculation d'un bateau dans un port neutre. Cela ressemble, en effet, à la résurrection de la vieille théorie continentale qui a été consacrée par l'art. 57 de la fameuse déclaration de Londres de 1909. Ajoutons tout de suite que plusieurs Etats belligérants, au cours de la dernière guerre, se sont refusés à reconnaître ce règlement, considérant que l'immatriculation d'un navire dans un port neutre ne suffisait pas à établir son caractère neutre et inviolable. Une autre définition d'ordre pratique est celle du navire à passagers : un navire est considéré comme étant un navire à passagers s'il y a plus de 12 passagers à bord. Comme les deux chapitres suivants, II et III, s'appliquent aux navires à passagers seulement et non aux navires de charge, l'importance de cette définition apparaît immédiatement.

Construction des navires. — (Chapitre II, art. 4 à 10, annexe I, règles I à XXIII). Sept articles de la Convention complétés par 23 règles supplémentaires, prescrivent minutieusement la manière dont les navires à passagers doivent être construits et compartimentés. Les règles I à V indiquent la méthode à suivre pour déterminer le degré de compartimentage applicable à un navire. Naturellement, ce degré varie avec la longueur du navire et avec le service auquel il est destiné. Les plus longs navires essentiellement affectés au transport de passagers seront forcément astreints à un degré de compartimentage plus élevé que les moins longs et ceux qui n'ont que peu de passagers à bord. En suivant ce principe, la Conférence a adopté une série de règles pour assurer la construction de cloisons étanches aux extrémités avant et arrière du navire et aux extrémités de la « tranche » des machines. Elle a prescrit les épreuves auxquelles ces cloisons seront soumises. D'autres règles concernent la

La sauvegarde de la vie humaine en mer.

construction, les ouvertures et fermetures de ces cloisons, leur inspection périodique, les dispositifs de pompage, etc.

Admirons en passant qu'un si grand nombre de techniciens appartenant à tant de différents pays, dont les intérêts économiques ne sont, certes, pas toujours les mêmes, aient pu s'entendre sur un ensemble vaste aussi de règles qui précisent tous les détails.

Engins de sauvetage. — (Chapitre III, art. 11 à 25, annexe I, règles XXIV à XLV). C'est surtout en ce qui concerne les engins de sauvetage que les opinions diffèrent: tandis que les uns attachent beaucoup de valeur à ce qu'il y ait, sur chaque navire, un nombre suffisant d'embarcations de sauvetage et d'engins flottants pour tous les passagers, en cas d'urgence, les autres prétendent que cette obligation entraînerait l'arrimage de ces embarcations d'une manière préjudiciable à leur prompte disponibilité et leur mise à l'eau rapide en cas de nécessité. Le cas du *Titanic* fut caractéristique. Ayant 2,201 passagers à bord, il disposait de canots de sauvetage pour 1,178 personnes; or, 652 seulement ont pu y prendre place. Cette double insuffisance, l'une de canots disponibles, l'autre de moyens de lancement rapide, prouve que la question mérite d'être considérée sous ses deux aspects. C'est ce que la Conférence a fait dans une série d'articles, dont le principal, l'art. 13, pose comme principe que ces embarcations de sauvetage et engins flottants doivent être promptement utilisables en cas d'urgence et qu'ils doivent être adéquats. Pour être promptement utilisables, il faut que même dans des conditions défavorables on puisse les mettre à l'eau sûrement et rapidement. Il doit être possible d'y embarquer les passagers vite et avec ordre. L'installation de chaque embarcation et de chaque engin flottant sur le navire doit être telle qu'elle ne gêne pas la manœuvre des autres. Pour être adéquat, il doit y avoir dans les embarcations une place

Sidney H. Brown.

pour chaque personne présente à bord et, en outre, des engins flottants (bancs, chaises ou ponts flottants, etc.) pour le quart des personnes qui sont à bord. Une exception est permise pour les navires effectuant des voyages internationaux de courte distance en ce qui concerne les embarcations de sauvetage. Cependant, on doit se conformer aux prescriptions insérées à l'annexe I, règle XXXIX, qui contient un tableau relatif aux bossoirs et aux embarcations de sauvetage. En outre, il doit y avoir sur les bateaux effectuant des voyages courts, des engins flottants en quantité telle que l'ensemble des embarcations et des engins flottants puisse recevoir toutes les personnes présentes à bord. Des prescriptions spéciales concernent la construction et les conditions de la prompte disponibilité de ces embarcations et radeaux de sauvetage, des dispositions d'accès, d'armement, d'éclairage, etc. Les conditions dans lesquelles on doit procéder aux appels et aux exercices de l'équipage sont également prescrites dans l'annexe. Le texte de ces règles prouve que la Conférence a bien voulu apporter aux passagers à bord des navires une protection aussi efficace et aussi sûre que possible.

Radiotélégraphie. — (Chapitre IV, art. 26 à 32). Pour ce qui concerne l'installation d'appareils radiotélégraphiques à bord des vaisseaux, il y eut aussi certaines divergences de vues. La loi anglaise oblige tout navire de plus de 1,600 tonneaux de jauge brute, ainsi que tout navire portant plus de 12 passagers, à avoir à bord un appareil de radiodiffusion avec un opérateur de service pendant huit heures par jour. S'il y a plus de 50 passagers à bord, il faut qu'il y ait un service permanent de radiotélégraphie. Bien que beaucoup plus sévères que celles de presque tous les autres pays, ces règles anglaises sont cependant, d'après l'opinion de plusieurs experts, tout à fait inefficaces. Un navire peut, en cas de danger, lancer des appels

La sauvegarde de la vie humaine en mer.

de secours radiotélégraphiques, mais si sur un autre bateau l'opérateur n'est, par hasard, pas de service, ces appels sont lancés en vain et ne sont entendus par personne. Il y a même des experts qui vont plus loin, alléguant que des navires jaugeant 1,000 tonnes brutes et ayant 8 à 10 personnes à bord ont effectivement, en cas de désastre, bien plus besoin d'appareils radiotélégraphiques que les plus grands navires ou que ceux qui portent un plus grand nombre de passagers.

Pour des raisons d'ordre pratique, sans doute, la Conférence n'a pas cru devoir aller aussi loin. Elle s'est bornée à faire siennes les règles anglaises. Seront donc obligés de posséder ces appareils : 1) tous les navires à passagers (c'est-à-dire ayant plus de 12 passagers à bord) et 2) tous les navires de charge (c'est-à-dire tous les autres navires) de 1,600 tonneaux de jauge brute et au-dessous. Encore l'article 28, qui suit, énonce-t-il toute une série d'exceptions à cette règle pour certaines catégories de navires et pour les bateaux naviguant exclusivement en deçà de certaines zones. Quant à la durée du service d'écoute, il a été décidé qu'à bord des navires de passagers de plus de 3,000 tonneaux de jauge brute, ainsi que des navires de charge de plus de 5,500 tonneaux de jauge brute, ce service sera permanent. D'autres articles concernent les brevets d'écouteur, délivrés par les différents gouvernements et les conditions techniques requises pour les installations radiotélégraphiques. C'est dans ce domaine-là que les nouvelles inventions réalisées depuis la date de la dernière Conférence ont joué un rôle des plus importants. Bien que la Conférence n'ait pas cru devoir adopter le programme maximum, elle a consacré un progrès très réel.

Sécurité de la navigation. — (Chapitre V, art. 33 à 48, annexe I, règle LXVI). Il est évident qu'on ne peut pas organiser rationnellement la sauvegarde de la vie humaine

Sidney H. Brown.

en haute mer si l'on n'édicte pas des mesures d'entraide pour tous les navires appartenant à tous les pays. Il est donc nécessaire de lier les nations maritimes à l'observation de certaines règles. Ainsi, par l'art. 34 de la Convention, les parties signataires engagent le capitaine de tout navire qui se trouve en présence de glaces, d'épaves dangereuses, d'une tempête tropicale ou de tout autre danger immédiat, à recourir à tous les moyens de communication dont il dispose pour en informer les navires qui sont dans son voisinage, ainsi que les autorités compétentes sur un point de la côte avec lequel il peut communiquer. La règle XLVI donne les formules d'après lesquelles ces informations devraient être transmises. Tous les messages de ce genre, précédés du signal de sécurité TTT, contiendront une indication sur la nature du danger ; par exemple : TTT glace, TTT tempête, etc., puis des renseignements complémentaires, avec l'indication de l'heure moyenne de Greenwich.

En outre, les gouvernements signataires s'engagent à encourager la centralisation des renseignements d'ordre météorologique fournis par les navires en mer, à faire examiner ces données, à les propager et à se les communiquer de la manière la plus efficace. Les bateaux seront donc avertis des coups de vent, des tempêtes, etc., tant par des messages radioélectriques que par des signaux appropriés sur des points de la côte. On transmettra aux navires chaque jour, par sans fil, des bulletins sur l'état du temps. On soutiendra tous les efforts tendant à obtenir pour ces services une procédure internationale qui soit uniforme.

Lors de la Conférence de 1913-1914, les Etats-Unis d'Amérique avaient entrepris le service d'étude et d'observation du régime des glaces dans l'Atlantique Nord ; en outre, ils se chargeaient d'assurer la destruction de ces glaces et l'enlèvement des épaves. Les charges d'entretien de ce service avaient été réparties entre les

La sauvegarde de la vie humaine en mer.

pays plus spécialement intéressés. Un des buts de la Conférence de 1929 fut d'arrêter définitivement la quote-part que les pays respectifs associés à cette œuvre auront à supporter. En 1929, le gouvernement américain fut donc invité à continuer la gestion de ces trois services. Les gouvernements contractants s'engagèrent à supporter les frais dans les proportions suivantes :

	%
Allemagne	10
Belgique	2
Canada	3
Danemark	2
Espagne	1
Etats-Unis d'Amérique	18
France	6
Grande-Bretagne et Irlande du Nord.	40
Italie	6
Japon	1
Norvège	3
Pays-Bas	5
Suède	2
Union des Républiques soviétistes socialistes	1

L'art. 38 intéresse au plus haut degré la sécurité de la vie humaine en mer :

« Vitesse dans le voisinage des glaces. — Lorsque des glaces sont signalées sur la route ou près de la route à suivre, le capitaine de tout navire est tenu de modérer pendant la nuit la vitesse de son navire ou de changer de route, de manière à bien s'écarter de la zone dangereuse. »

Pour prévenir les abordages en mer, les gouvernements contractants ont convenu de modifier le règlement international actuel. Ces règles modifiées se trouvent jointes à la Convention dans une annexe II : Règlement international pour prévenir les abordages en mer. Il y est question des feux que les navires sont obligés de porter, de la vitesse des navires et de leurs signaux phoniques par temps de brume, des règles de barres et de route,

Sidney H. Brown.

des signaux de détresse, etc. Le gouvernement de la Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord est prié de transmettre les détails complets de ces modifications aux autres gouvernements qui ont accepté le règlement en vigueur, de s'assurer qu'ils acceptent ces changements et, le cas échéant, d'informer de leur adhésion les gouvernements représentés à la Conférence. En tout cas, l'on espère que le règlement modifié pourra être appliqué dès le 1^{er} juillet 1931, date où la nouvelle Convention entrera en vigueur.

Un article qui, à ce qu'il paraît, a causé de très réelles difficultés à la Conférence et qui lui a valu certaines critiques dans les cercles maritimes anglais, fut l'article 41, concernant les commandements à la barre : les « helm orders ». A partir du 1^{er} juillet 1931, les commandements donnés à l'homme de barre doivent, sur tous les navires des pays signataires, recevoir la forme de commandements directs ; cela signifie que, par exemple, si le bateau fait marche avant, le mot « tribord » (*starboard*, angl.) ou « droite » (*right*, angl.) indique que l'intention est de manœuvrer à droite la roue, le safran du gouvernail et l'avant du navire. C'est la première fois que ces ordres de commandement seront unifiés et que les cercles intéressés de tous les pays auront pu se mettre d'accord sur une question qui touche de si près à leurs habitudes séculaires. C'est l'Angleterre qui a fait ce sacrifice, puisque, dans sa marine, les ordres de commandement ont toujours été formulés en sens inverse.

Cet exemple montre que même les nations qui sont le plus attachées à leurs traditions ont bien voulu faire abstraction de leurs habitudes particulières en faveur d'un accord international. Nous espérons, toutefois, que le président du Board of Trade d'alors, Sir Philip Cunliffe-Lister, n'encourra pas les anathèmes des marins britanniques, comme il en a exprimé la crainte dans son discours de clôture de la Conférence.

La sauvegarde de la vie humaine en mer.

Les autres articles de ce chapitre concernent l'emploi des signaux d'alarme, de détresse et d'urgence. Il est stipulé qu'il sera fait usage du signal urgent (XXX) prévu par la Convention radiotélégraphique internationale de Washington de 1927. En outre, tout navire à passagers de plus de 5,000 tonneaux de jauge brute sera muni d'un radiogoniomètre (radio-compass) d'un type approuvé par la Convention elle-même.

Certificats. — (Chapitre VI, art. 49 à 56, annexe I, règle XLVII.) La Conférence s'est aussi occupée des certificats de sécurité, de sécurité radiotélégraphique et de dispenses à délivrer aux navires qui auront satisfait d'une manière effective aux prescriptions de la Convention. Ces certificats seront délivrés soit par le gouvernement du pays où le navire est immatriculé, soit par toute personne dûment autorisée par ce gouvernement. Dans tous les cas, c'est le gouvernement qui assume la pleine responsabilité du certificat. Pour que le type des certificats soit le même dans les différents pays, des modèles sont délivrés pour chacun d'eux dans l'annexe I, règle XLVII. Leur validité ne doit pas dépasser une durée de 12 mois. Si, à la date d'expiration de son certificat, un navire ne se trouve pas dans un port du pays où il est immatriculé, la validité du certificat peut être prorogée par un fonctionnaire dûment autorisé du pays dont relève le navire, par exemple le consul. A son retour dans son propre pays, le bateau est néanmoins obligé de se procurer un nouveau certificat dans le pays même. Aucun certificat ne doit être prorogé pour une période de plus de 5 mois. L'art. 54 prescrit que tout navire portant un certificat, délivré de la façon que nous avons décrite, est sujet dans les ports des autres Etats contractants au contrôle de fonctionnaires dûment autorisés par ces gouvernements. Ce contrôle aura pour objet de vérifier qu'il existe à bord un certificat valable et, s'il le faut,

Sidney H. Brown.

de s'assurer que le navire est dans un état de navigabilité correspondant aux indications de ce certificat, c'est-à-dire qu'il se trouve dans un état tel qu'il peut prendre la mer sans danger pour les passagers et l'équipage. Dans le cas où ce contrôle donne lieu à une intervention quelconque, les autorités du pays exerçant ce contrôle doivent en informer immédiatement le consul du pays où le navire est immatriculé.

Dispositions générales. — Le chapitre VII, art. 57 à 61 contient quelques dispositions générales. La plus importante est celle qui concerne les modifications de la Convention et les conférences futures éventuelles (art. 61). Il y est dit que les modifications qui pourraient être considérées comme des améliorations utiles ou nécessaires dans la présente Convention peuvent en tout temps être proposées par un gouvernement contractant au gouvernement du Royaume-Uni de la Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord. Celui-ci communiquera cette proposition à tous les autres gouvernements contractants, et si l'une quelconque de ces modifications est acceptée par tous (y compris les gouvernements qui auront donné leur adhésion ultérieurement), la présente Convention doit être modifiée en conséquence. Quand la présente Convention aura été en vigueur pendant 5 ans, une conférence ayant pour objet sa révision doit être convoquée par le gouvernement du Royaume-Uni dans le cas où le tiers des gouvernements contractants en exprimeraient le désir.

Dispositions finales. — Le chapitre VIII et dernier (art. 62 à 66) contient les dispositions finales. L'art. 62 permet aux gouvernements contractants d'étendre la Convention à l'ensemble ou à une partie de leurs colonies, de leurs territoires d'outre-mer, de leurs protectorats ou des pays placés sous leur suzeraineté ou leur mandat. L'art. 64 dit que tout gouvernement non signataire est

La sauvegarde de la vie humaine en mer.

admis à adhérer à la Convention à toute époque après son entrée en vigueur. La date de l'entrée en vigueur est fixée par l'art. 65 au 1^{er} juillet 1931.

L'acte final contient quelques vœux et recommandations de la Conférence, que celle-ci n'a pas jugés assez importants pour les insérer dans le texte même de la Convention ; il reproduit aussi des déclarations faites par certaines puissances. Ainsi, la délégation de l'Union des Républiques soviétistes socialistes déclare que, tout en n'étant pas partie à la Convention radio-télégraphique internationale de 1927 et ne se considérant pas liée par l'engagement de cet acte final, l'U. R. S. S. appliquera néanmoins les articles de cette Convention radio-télégraphique et leur donnera plein effet, en tant qu'elle est partie à la Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine.

Relevons enfin que la nouvelle Convention a été signée par tous les pays représentés à la Conférence, et cela sans aucune réserve.

Il est évident que si une Convention d'une telle ampleur a pu être conclue ainsi, c'est grâce aux concessions que les gouvernements ont consenties, animés qu'ils étaient par le désir impérieux de réaliser une œuvre équitable, utile et durable. Aussi, la Conférence, pour avoir assuré de nouvelles sauvegardes à la sécurité de tous ceux qui voyagent sur les mers, s'est-elle acquis la reconnaissance du monde entier.